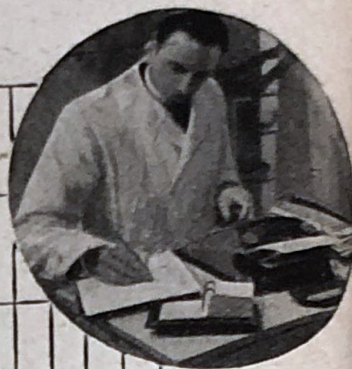
ANNO XLI - N. 4 COPIE 180.000 APRILE 1935 - ANNO XIII

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE
DEL
TOVRING CLVB ITALIANO

APERITIVO
BITTER
CAMPARI
Bitter
G. Campari
Milano
DAVIDE CAMPARI E C. - MILANO

UN REGALO PER TUTTO L'ANNO E PER TUTTA LA VITA

Già si afferma il principio che la scrittura a mano, lenta, affaticante ed illeggibile, sia in contrasto col ritmo e lo spirito dei nostri tempi. Il dattiloscritto rispecchia invece la forma mentale dell'uomo moderno e la sua aspirazione alla precisione, alla chiarezza ed alla rapidità. Medico o sacerdote, ingegnere o ufficiale, la donna di oggi, chiunque insomma abbia un'attività, una professione, o semplicemente della corrispondenza privata, trova nella portatile Olivetti la fedele compagna di lavoro, pronta a servirlo ovunque si trovi e ad aiutarlo in casa ed in viaggio. La perfezione del disegno e della costruzione, un'attrezzatura di eccezione,

una tradizionale rettitudine commerciale, sono i fattori del succe[sso] della portatile Olivetti. In meno di un anno la produzione è radd[op]piata, il 40% avviato all'estero. Nell'agone internazionale, il severo va[glio] e l'oggettiva preferenza della clientela straniera, implicano il ricono[sci]mento della superiorità costruttiva della Olivetti e la valorizzazi[one] del lavoro italiano. La crescente produzione in serie permette alla Oli[vetti] di ribassare nuovamente e sensibilmente i prezzi, rendendoli infer[iori] a quelli delle macchine estere. La superiorità tecnica, il minimo c[osto] adeguano la portatile Olivetti a sempre più vaste categorie di pers[one].

OLIVETTI

PORTATIL[E]

ING. C. OLIVETTI E C. S. A. IVREA

Enneci - Milano

ALI NEL CIELO

La nuova Stazione dell'Aeroporto di Venezia.

Si è data notizia, nello scorso numero di marzo, all'inizio di questa stessa rubrica, dell'inaugurazione, avvenuta il 5 febbraio, della nuova Stazione per passeggeri dell'Aeroporto « G. Nicelli » di Venezia, a San Nicolò di Lido. L'avvenimento, importante nei riflessi della nostra aviazione civile, giustifica il ritorno sull'argomento per più ampî particolari.

L'Aeroporto di Venezia, dopo quello di Roma, è il centro aereo più importante d'Italia essendo base di irradiazione delle linee italiane per l'Europa Centrale e di collegamento delle linee interne del nord d'Italia. Da Venezia partono gli aeromobili per Vienna, Budapest, Monaco e Berlino, Roma, Trieste, Pola e Fiume, e dal 1° aprile anche per Milano. Le coincidenze giornaliere sulle linee internazionali e nazionali sono numerose. Il movimento dei passeggeri, posta, merci e bagagli è in continuo aumento e raggiunge ogni anno il suo massimo nel periodo primaverile-estivo, cioè durante la stagione turistica. L'Aeroporto del Lido è attrezzatissimo, ed è dotato di tutti gli impianti necessari e più moderni. Oltre alla nuova stazione, l'Aeroporto contiene due hangars lamellari capaci di ospitare dieci grandi aeromobili e quattordici piccoli, una completa officina per la revisione e riparazione di apparecchi e motori di ogni tipo, parecchie altre costruzioni per alloggi e servizi. Sta per esservi ultimato anche un impianto di illuminazione notturna. I servizi di assistenza per il volo constano: di un ufficio meteorologico regionale; di un radiogoniometro per l'assistenza degli apparecchi nel volo e nell'atterraggio alla cieca; di una stazione trasmittente e ricevente per il traffico radiotelegrafico di bordo.

La costruzione — alla cui spesa, computabile in circa 800 mila lire, hanno contribuito il Ministero, la Provincia, il Comune ed il Consiglio dell'Economia Corporativa di Venezia, e la Società « Ala Littoria » — è stata affidata all'Ufficio Tecnico della Provincia, mentre per quanto riguarda la decorazione muraria dei

NUOVA STAZIONE TURISTICA NELL'AEROPORTO NICELLI - LIDO-VENEZIA.

IL VASTO ED ELEGANTE SALONE DI SOSTA PER I PASSEGGERI.

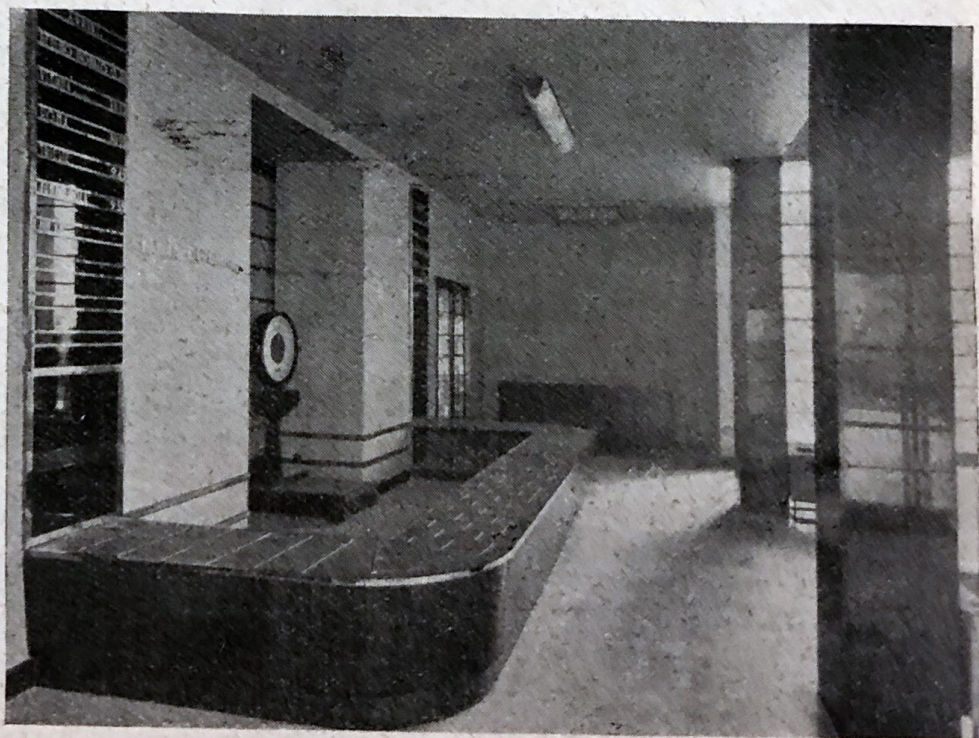
vari ambienti e l'arredamento ci si è valsi dell'opera del Prof. Nei Pasinetti, presidente della Società Veneziana Arti Decorative.

L'edificio, che sale a quote diverse, ad uno a due ed a tre piani, è sormontato a sinistra — per chi lo guarda dal campo — da un'ampia terrazza, alla quale conduce la rampa di una scala esterna elicoidale. Da questa terrazza, adibita d'estate a buffet o anche a tribuna per il pubblico in occasione di manifestazioni aviatorie sul campo, si alza una torretta interamente composta di ferro e vetro la quale, oltre a servire per il lancio dei palloni sonda, regge i grandi fari capaci di illuminare tutto il campo, gli apparecchi radiogoniometrici e quelli meteorologici.

A destra della torretta la linea di gronda si eleva. Sono da questo lato i vani superiori, adibiti ad uffici, che guardano il prato dalle larghe finestre rettangolari, segnate, come le porte e come la gronda, dal rosso dei mattoni. Davanti all'edificio sta per essere costruita una vasta piattaforma, per dar modo agli apparecchi in partenza ed in arrivo di avvicinarsi il più possibile ai locali interni riservati ai passeggeri.

Tra questi locali dev'essere in primo luogo ricordata la sala di sosta, la quale occupa la parte centrale del piano terreno e rispecchia non solo il gusto moderno, ma anche gli scopi pratici e funzionali di tutto l'edificio. Uniche decorazioni: sei pannelli di aeropittura di Tato ed una grande rete delle comunicazioni aeree internazionali. Intorno a questa sala, per maggior comodità dei viaggiatori, sono disposti tutti gli uffici dove si sbrigano le pratiche di viaggio: biglietteria, dogana, spedizione, ritiro e deposito di bagagli, passaporti, cambio, posta, telegrafo e telefono, ufficio Cit, tabaccheria ed altro.

Una galleria conduce dal vestibolo al bar ed al ristorante, e lungh'essa sono disposti altri uffici e locali di servizio ed alcune vetrine per mostre. Il bar è rivolto verso il campo. Molto spaziosa è la vicina sala del ristorante, rallegrata da un'amplissima vetrata. Anche l'arredamento del bar e del ristorante è di gusto moderno, mentre la cucina è bene attrezzata di impianti elettrici e frigoriferi.

Ai piani superiori sono disposti gli uffici della Direzione dell'Aeroporto, della Società « Ala Littoria », del Registro Aeronautico, del traffico straniero e parecchi altri, oltre alla già ricordata sistemazione dei servizi radio e meteorologico. Accanto al nuovo fabbricato è

L'UFFICIO BAGAGLI DELLA NUOVA STAZIONE

sorto un elegante posto di rifornimento, dotato di meccanismi che servono ad innalzare la benzina e gli olii occorrenti dalle barche-cisterne ai serbatoi raccolti nel rifornimento, donde lunghe e robuste condutture li adducono alle prese che numerose sono sistemate in diversi punti del campo.

La Stazione dell'Aeroporto di Venezia, oltre che essere un'opera bella in sè stessa, deve considerarsi nel complesso e vasto quadro dei lavori compiuti in questi ultimi anni, ed in parte ancora in corso, per dare alla città dogale accessi degni della sua maestosa bellezza, e per facilitare l'entrata in essa dei viaggiatori, da qualunque parte e con qualsiasi mezzo essi provengano.

Il primo Salone Internazionale Aeronautico a Milano.

Promosso dall'Ente Fiera di Milano, aprirà i suoi battenti dal 12 al 28 ottobre p. v., in Milano, il primo Salone Internazionale Aeronautico.

L'importante manifestazione annunciata nel Calendario delle Mostre e Fiere dell'Anno XIII, approvato con decreto di S. E. il Capo del Governo, è entrata ora nella sua fase di realizzazione in seguito agli accordi conclusi dall'Ente organizzatore con le varie rappresentanze estere.

L'ordinamento del Salone è stato già fissato nelle sue linee generali. Esso sarà diviso in dieci gruppi: il primo sarà dedicato agli aeroplani, idrovolanti ed elicotteri, aeroplani senza motore per il volo a vela; il secondo ai motori ed accessori per aeroplani e dirigibili; il terzo agli idroscivolanti, meccanismi e congegni di manovra e per la messa in acqua di idrovolanti, idroscivolanti e canotti; il quarto alla metallurgia ed alle materie prime in genere; il quinto agli strumenti di navigazione, telefonia, marconigrafia, proiettori, fari, ecc.; il sesto ai laboratori di ricerche e prove; il settimo agli apparecchi scientifici, meteorologia, fotografia, cinematografia aerea, fotogrammetria; l'ottavo all'attrezzatura e progetti per campi di aviazione civili e militari e per campi di fortuna; il nono agli abiti per aviazione, caschi, occhiali, ecc.; il decimo alla rappresentazione del traffico aereo tanto nel suo complesso, come per ciascuna linea o gruppo di linee, rappresentazione grafica dei trasporti di persone, merci, posta, statistiche, ecc.

Il Salone Aeronautico avrà sede nel Palazzo dello Sport.

Nuovi «records» conquistati dall'ala fascista.

Nel febbraio scorso il pilota Sebastiano Bedendo, a bordo di un monoplano da turismo « N 5 RR » con motore da 75 HP, ha battuto i

primati di velocità su 100 e 500 chilometri per apparecchi leggeri della terza categoria (multiposti di peso inferiore a kg. 280).

Il primato di velocità sui cinquecento chilometri è stato stabilito alla media di km.-h. 213,676, ed il primato su cento chilometri alla media di km.-h. 222,578.

I precedenti primati della stessa categoria appartenevano agli aviatori francesi Bailly e Reginensi che su apparecchio « Farman 239 », con motore da 75 HP, avevano realizzato le medie orarie di km. 212,139 su 100 km. e di km. 200,271 su 500 chilometri.

Nuovi motori italiani: l'Isotta Fraschini «Asso XI-R».

La Società Isotta Fraschini, di Milano, ha realizzato un nuovo motore, l'« Asso XI-R », che deriva dal noto motore a dodici cilindri Asso 500. Esso è stato omologato alla potenza di 840 HP, a 2250 giri, dal Registro Navale ed Aeronautico.

Il motore, a 12 cilindri a V a 60°, è raffreddato ad acqua e presenta le caratteristiche abituali delle costruzioni Isotta Fraschini. Cilindri in acciaio con camicie saldate autogenicamente. Le teste sono fuse in alluminio, in un sol blocco per ciascuna fila di 6 cilindri, con guide-valvole in bronzo. Ogni cilindro è munito di due alberi a eccentrici, con bilanceri posti al disopra dei cilindri. Albero a gomiti di acciaio fucinato. Pistoni in lega d'alluminio, stampati, con testa leggermente concava. Comando del riduttore a pignoni diritti; rapporto: 0,743 : 1. Quattro carburatori doppi I. F. per ciascun gruppo di 3 cilindri. Il motore è previsto per la installazione di un compressore. Avviatore ad aria compressa.

Caratteristiche:

lunghezza massima	mm.	1870
larghezza	»	823
altezza	»	1020
alesaggio	»	146
corsa	»	160
tasso di compressione	»	6,7
cilindrata totale	litri	32,14
potenza a 2250 giri-min.	HP	840
peso a secco, senza mozzo	kg.	601
consumo carburante	gr.-HP-ora	215
consumo lubrificante	gr.-HP-ora	8

L'attività del Reparto Alta Quota della Regia Aeronautica.

Demmo già notizia della istituzione del Reparto Alta Quota della Regia Aeronautica e degli scopi di esso relativi allo sviluppo del volo stratosferico. Il Reparto è in piena, incessante attività. Tra i voli eseguiti recentemente, ne vanno segnalati due, sperimentali, nei quali è stata toccata rispettivamente la quota di 12.630 metri e 12.250 metri; durante detti voli

sono stati sperimentati speciali strumenti per la respirazione ad alta quota, i quali hanno funzionato egregiamente. Nel secondo esperimento è stato anche messo in prova un nuovo dispositivo, denominato «oscillometro», il quale registra graficamente l'andamento della respirazione del pilota alle alte quote.

Le nuove unità dell' « Ala Littoria ».

La S. A. «Ala Littoria», dopo aver adottato gli idrovolanti «S. 66» per le linee del Tirreno e dell'Egeo ed aver abolito i monomotori sulle linee terrestri sostituendoli con moderni trimotori e quadrimotori, ha ora indetto una gara fra le Case costruttrici italiane per la produzione di un piccolo moderno bimotore che dovrà sviluppare una velocità di 200 km.-h. e le cui caratteristiche principali dovrebbero essere l'economia e l'adattamento a qualsiasi servizio. Due tipi diversi di questi apparecchi sono già in costruzione presso due ditte italiane.

Nel campo degli idrovolanti, l'«Ala Littoria» si va indirizzando verso un nuovo tipo, capace di 300 chilometri orari, già in costruzione presso una ditta italiana.

Le particolari esigenze dei servizi costieri italiani, l'alternarsi di Paesi da servire dove esistono soltanto campi terrestri con altri dove esistono invece solo idroscali, hanno portato l'attenzione sulle possibilità che offrirebbe un tipo di anfibio, particolarmente nei servizi costieri dell'Adriatico ed anche per le linee transmediterranee. Anche di questo tipo di apparecchio è in costruzione un importante lotto.

Nuova linea aerea Roma-Fiume.

Nella prossima estate sarà istituita una nuova linea aerea giornaliera Fiume (Abbazia)-Roma. Il percorso dal Quarnaro alla Capitale o viceversa sarà compiuto in sole due ore e mezzo mediante apparecchi anfibi, capaci di trasportare dieci passeggeri, che avranno una velocità di 260 chilometri orari. La linea sarà esercita dall'«Ala Littoria». Nel percorso è prevista la sosta a Falconara per la coincidenza con gli apparecchi provenienti da o diretti a Zara.

Questa linea, oltre ad avere una rilevante importanza per l'incremento del traffico turistico, recherà anche vantaggio e impulso alle comunicazioni fra i grandi centri dell'Occidente e quelli dell'Oriente.

Primato mondiale femminile di altezza.

L'aviatrice francese Charnaux ha recentemente battuto il primato mondiale femminile di altezza per apparecchi leggeri biposti di prima categoria (peso inferiore a kg. 650), raggiungendo la quota di 6150 metri.

Il *record* precedente apparteneva alla signora Delacombe con metri 5632.

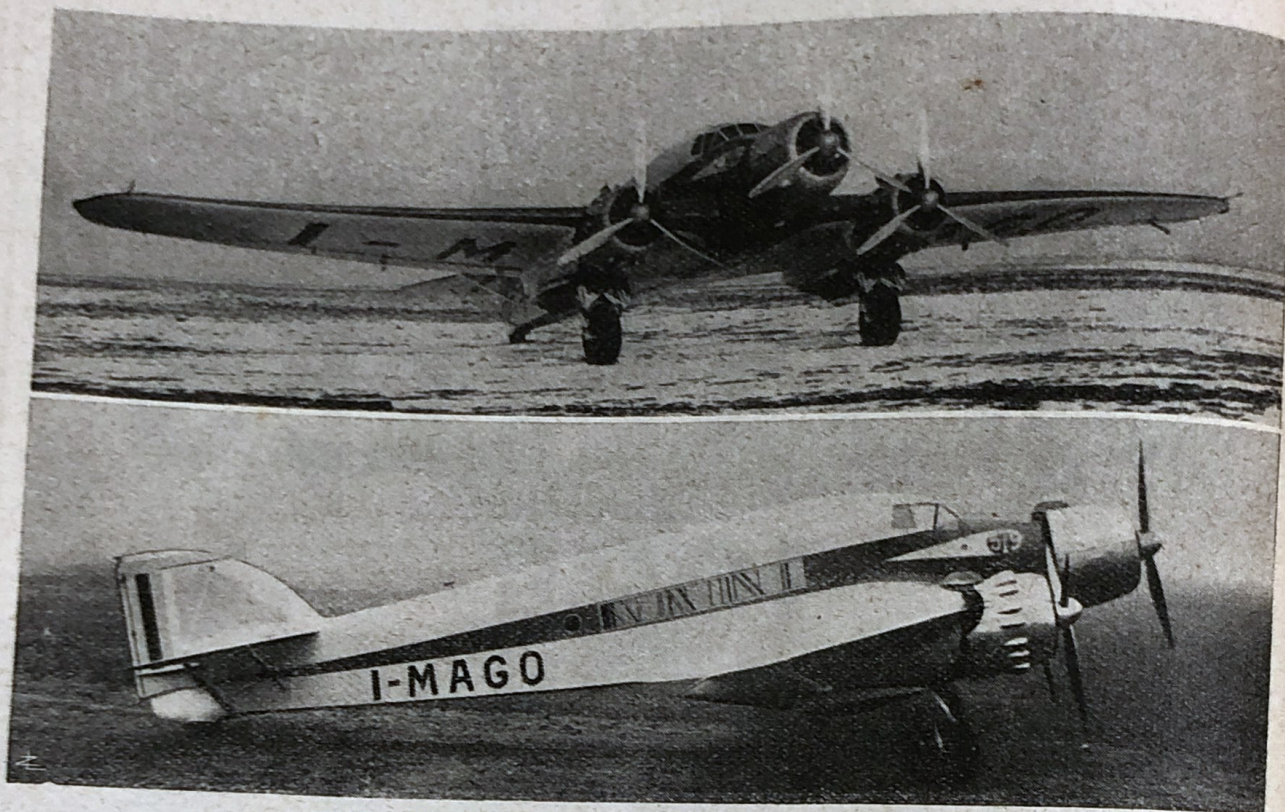
Nuovo trimotore veloce per le linee aeree italiane.

L'industria aeronautica nazionale ha realizzato un tipo di velivolo civile per servizio rapido di passeggeri e di posta che rappresenta nel campo della tecnica quanto di meglio poteva essere progettato e costruito.

Il nuovo velivolo — ultramoderno — è il « Savoia Marchetti S 79 », destinato alle Aviolinee italiane.

anche come uno dei più moderni velivoli in fatto di eleganza e comodità degli impianti.

L'ala è totalmente di legno; la fusoliera a struttura metallica con rivestimento misto di lamierino, di compensato e di tela verniciata.

L'ampia cabina passeggeri, capace di otto posti, è preceduta dalla cabina di pilotaggio, a doppio comando, e dalla cabina per il marconista e per il motorista, ed è seguita dalla toletta e dal bagagliaio.

IL NUOVO TRIMOTORE « SAVOIA MARCHETTI S 79 », DI FRONTE E DI FIANCO.

L'« S 79 » è un apparecchio trimotore ad ala bassa, munito dei più moderni dispositivi ipersostentatori e di sicurezza ed inoltre di carrello eclissabile, ciò che viene ad aumentare la finezza dell'insieme del velivolo. Questo ha di per sè una fine forma aerodinamica che ha permesso di ottenere elevatissima velocità di crociera con una potenza motrice non eccessiva e con un basso consumo chilometrico in rapporto alla velocità stessa.

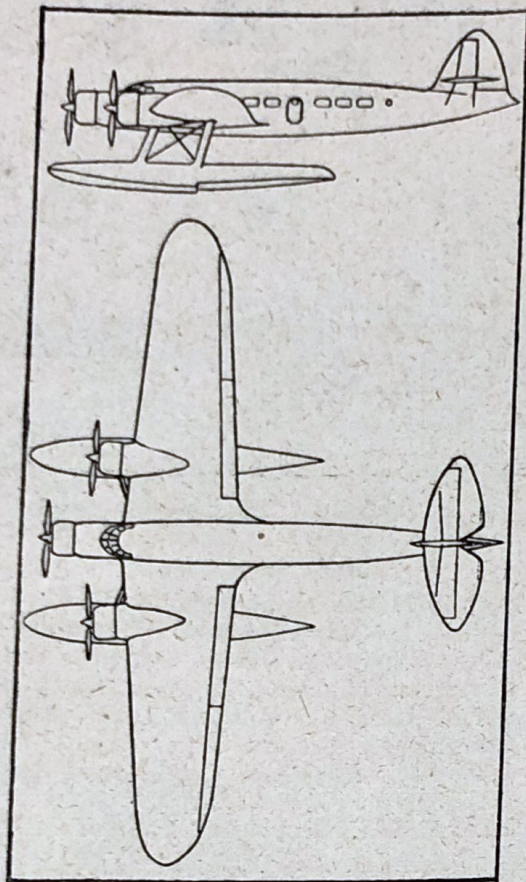
Oltre ad essere munito dei più moderni strumenti di navigazione e delle migliori installazioni di bordo, l'« S 79 » si presenta

L'« S 79 » è munito di tre motori Piaggio Stella RC da 610 HP con riduttore e compressore, chiusi in capote N.A.C.A. e di eliche tripale metalliche a passo variabile in volo.

Caratteristiche:

apertura alare	m.	21,2
lunghezza	»	4,1
altezza	»	16,2
superficie portante	mq.	60
velocità mass. al suolo	km.-h.	355
velocità mass. a m. 4000	»	400
velocità crociera a m. 4000	»	350
quota tangenza pratica	m.	7100
raggio d'azione	km.	1500

Nuovo idrovolante civile veloce: «Cant Z 506».

E' in costruzione presso i Cantieri Riuniti dell'Adriatico, Officine Aeronautiche di Monfalcone, il prototipo ed alcuni esemplari di serie dell'idrovolante civile veloce «Cant Z 506», progettato dal noto costruttore ingegnere Zappata.

Il «Z 506» è un monoplano a doppio galleggiante, con fusoliera sopra l'ala. Ala e fusoliera sono di legno, i due galleggianti di duralluminio.

La fusoliera è a struttura longitudinale con rivestimento resistente a flessione e torsione; essa è collegata all'ala in corrispondenza di tre paratie di forza che si attaccano ai tre longheroni d'ala.

La cabina di pilotaggio, a 2 posti affiancati, si trova davanti alla prima paratia; il posto del marconista ed il bagagliaio utilizzano gli spazi fra le tre paratie. Le cabine passeggeri, due da 6 posti ciascuna, occupano il resto della fusoliera e sono divise da uno scompartimento in cui si trovano ingresso e toletta.

Gli elementi caratteristici del «Z 506» sono i seguenti:

apertura delle ali	m.	26,50
lunghezza totale	»	18,92
altezza	»	6,77
superficie portante	mq.	85
peso a vuoto	kg.	5600 (previsto)
carico utile totale	»	3200

Le caratteristiche di volo, che saranno a suo tempo accertate mediante le prescritte prove per l'omologazione, sono previste come segue:

velocità massima al livello del mare	km.-h.	300
velocità massima a m. 1500	»	310
velocità di crociera a m. 1500	»	260
velocità minima con ipersostentatori	»	106
autonomia	km.	1100
salita a m. 400	min.	20

Roma-Londra in cinque ore.

E' allo studio il progetto di una nuova linea aerea commerciale che congiungerà Roma a Londra con un volo di cinque ore. La linea da Londra attraverserà il Belgio, l'Olanda, la Valle del Reno, la Svizzera e le Alpi. La distanza in linea d'aria tra Londra e Roma è di circa 1600 chilometri.

I nuovi apparecchi giganti che saranno adibiti a tale servizio avranno un'apertura d'ali di 33 metri ed una lunghezza di 21 metri; la cabina avrà la capacità di 24 passeggeri; avranno una capacità d'ascensione di circa 7500 metri ed una velocità utile di 320 chilometri orari. Ogni apparecchio sarà azionato da 4 motori da 700 HP di forza ciascuno.

Dato che gli apparecchi dovranno salire a grandi altezze, tanto la cabina del pilota come quella dei passeggeri, saranno fornite di speciali apparecchi per il riscaldamento e per l'emissione di ossigeno.

Gli aeroplani e la radio.

Secondo alcune statistiche pubblicate dall'Ufficio del Commercio Aereo americano, negli Stati Uniti vi sono 775 aeroplani equipaggiati con la radio, sia in servizio commerciale sia privato. In testa stanno i velivoli delle linee aeree regolari, con 345 apparecchi; seguono poi i tassì aerei e quelli privati. L'elenco non comprende gli apparecchi dello Stato.

Dei 775 apparecchi Marconi, 326 sono riceventi e trasmittenti. Gli apparecchi così equipaggiati sono distribuiti fra tutti i 48 Stati dell'Unione; ve ne sono inoltre tre in Alaska e quattro nelle isole Hawai.

ANNO XLI **Sommario del Fascicolo di Aprile** **N. 4.**

Abbonamento 1935: L. 18,50 (Estero L. 36,50).
ASSOCIAZIONE AL T. C. I.: *Soci Annuali:* L. 15,20 (Estero L. 25,20) *più L. 2 di tassa d'ammissione; Soci Vitalizi e Fondatori della Sede:* L. 300,20 (Estero L. 400,20) *Soci Vitalizi:* L. 200,20 (Estero L. 300,20);
Per i versamenti nel Regno: Conto corrente postale N. 3/98 Milano.

La Direzione della Rivista è affidata, per delegazione del Consiglio, alla Direzione Generale del T. C. I.

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE
DEL
TOVRING CLVB ITALIANO

TURISMO NAZIONALE - MOVIMENTO FORESTIERI - PROPAGANDA
ALBERGHI - PRODOTTO ITALIANO - SVILUPPO INDUSTRIE TURISTICHE

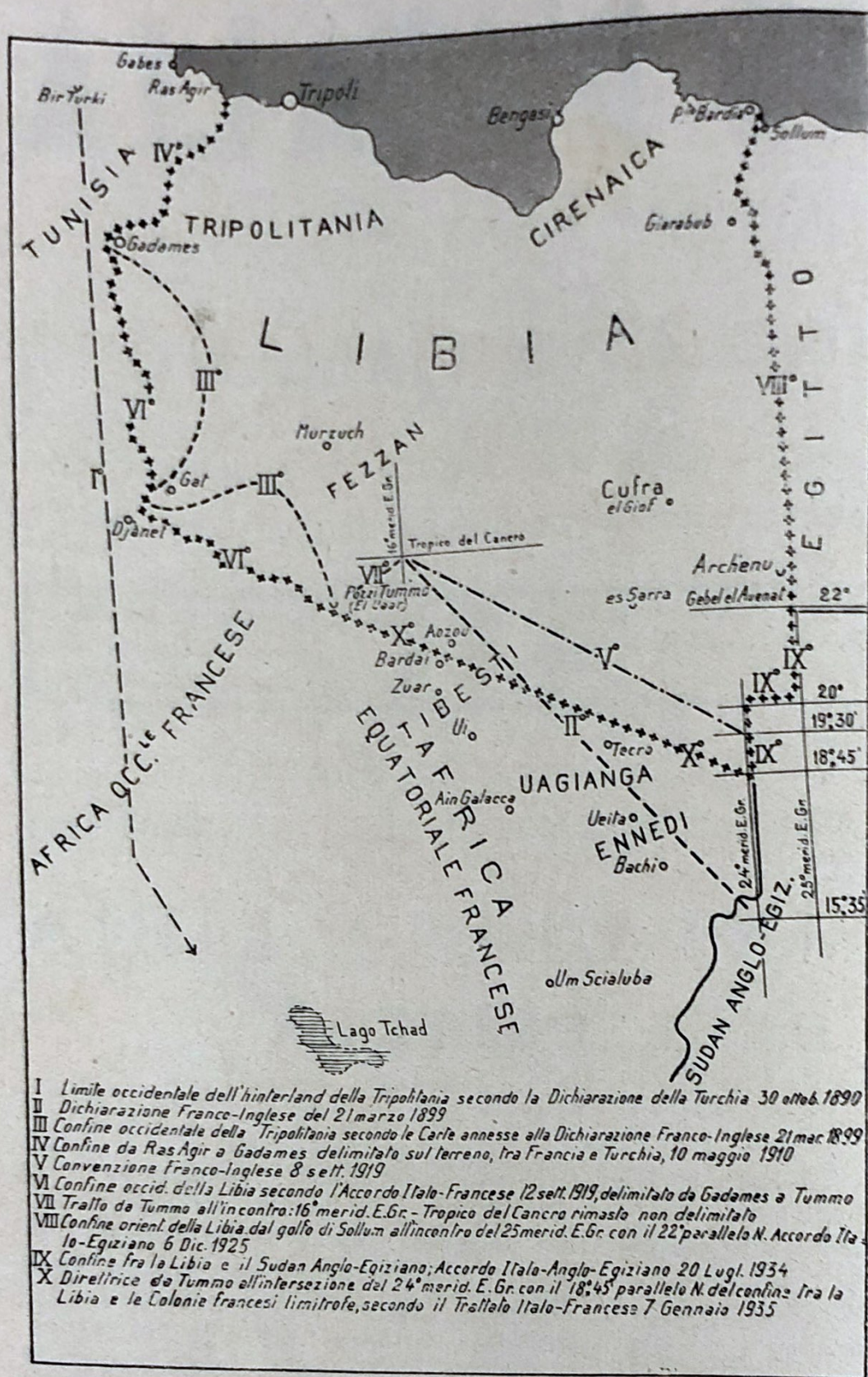
Indirizzare la corrispondenza impersonalmente al Touring Club Italiano - Milano, Corso Italia, 10
Anno XLI - N. 4 Aprile 1935 (A. XIII)

DOPO GLI ACCORDI ITALO-FRANCESI DEL 7 GENNAIO 1935

I CONFINI DELLA LIBIA E DELL'ERITREA

Il Trattato fra l'Italia e la Francia relativo al regolamento dei loro interessi in Africa, firmato il 7 gennaio 1935 a Roma, delimita il confine fra la Libia e le Colonie francesi adiacenti — Africa Occidentale Francese e Africa Equatoriale Francese — e il confine fra l'Eritrea e la Costa Francese dei Somali. Queste delimitazioni sono in applicazione dell'art. 13 del Patto di Londra (26 aprile 1915): « In caso di estensione dei possedimen-
« ti coloniali franco-britannici in Africa a spe-
« se della Germania, la Francia e la Gran
« Bretagna riconoscono all'Italia il principio
« di diritto di domandare per se stessa certi
« compensi sotto forma di un'estensione dei
« suoi possedimenti in Eritrea, Somalia e Li-
« bia e nei distretti coloniali che confinano
« con le colonie francesi e inglesi ».

Le Colonie germaniche alle quali la Germania, per effetto dell'art. 119 del Trattato di Versailles ha dovuto rinunciare a favore della Società delle Nazioni, sono state spartite da questa sotto forma di mandati e di possedimenti diretti tra la Francia, Gran Bretagna, Belgio e Giappone. L'assetto coloniale dopo la Grande Guerra è stato particolarmente descritto nella Rivista consorella « Le Vie d'Italia e del Mondo » nell'aprile 1933; è noto come la questione del compenso sia stata, per un motivo o per un altro, procrastinata, da parte della Gran Bretagna fino al 1924, da parte della Francia fino ad oggi.

Dopo la Grande Guerra sono stati determinati i confini orientali della Libia con l'Egitto dalla baia di Sollum all'incontro del 25° meridiano E. Gr. col 22° parallelo N. in seguito all'Accordo Italo-Egiziano del 5 dicembre 1925, poi con il Sudan Anglo-Egiziano dal 22° parallelo a S. per le Note Italo-Anglo-

CARTINA DIMOSTRATIVA DELLE VARIAZIONI TERRITORIALI APPORTATE NELL'« HINTERLAND » DELLA LIBIA DAGLI ATTI DIPLOMATICI CHE SI SONO SEGUITI DALLA DICHIARAZIONE DELLA TURCHIA DEL 30 OTTOBRE 1890 AL TRATTATO ITALO-FRANCESE DEL 7 GENNAIO 1935 A ROMA.

Egiziane del 20 luglio 1934. Ma tutto questo non ha nulla a che vedere con i promessi compensi, non potendosi considerare quale cessione la restituzione, avvenuta nel 1919 da parte della Francia, di due zone tripoline passate nel 1899 alla Tunisia. Dei compensi, il primo, e per molto tempo l'unico, è stato costituito dalla cessione da parte della Gran Bretagna del Territorio dell'Oltre Giuba, per effetto della Convenzione del 15 luglio 1924. È un territorio di 90.000 kmq. di superficie, con circa 100.000 abitanti, facente già parte della Colonia britannica del Kenia, ben magro compenso in paragone dei 2.685.236 kmq. di superficie con ... milioni 326.000 abi... tanti che, nella sparti... tizione delle Colonie germaniche, sono toccati alla Gran Bretagna e suoi Domini.

Il recente Trattato tra l'Italia e la Francia nella sua parte riguardante l'« hinterland » della Libia è la conclusione di lunghe trattative ed ha le sue origini nella Dichiarazione Anglo-Francese del 21 marzo 1899, riguardante la spartizione del Sahara orientale, complementare alla Convenzione del 14 giugno 1898 relativa alla delimitazione delle sfere d'influenza dell'Inghilterra e della Francia in Africa (cartina qui di fronte).

La Turchia che occupava la Tripolitania, la Cirenaica e il Fezzàn dal 1835 non si era preoccupata di fissare i limiti della sua sovranità nell'« hinterland » sahariano, ma dopo la Convenzione Franco-Britannica del 5 agosto 1890 per l'accordo territoriale fra la regione del Tchad e il Niger, con una Nota diplomatica in data 30 ottobre 1890, la Porta precisò i suoi diritti dichiarando che nella parte meridionale della

Tripolitania nel Grande Sahara oltre i distretti di Gadàmes, di Gat, degli Azdjer Tuareg, di Mùrzuch (capoluogo del Fezzàn), di Gatrum, Tegerri e loro dipendenze, tutti amministrati dalle autorità imperiali ottomane, i diritti dell'Impero si intendevano estesi nella zona determinata da una linea che partendo dalla vicinanza della frontiera tunisina, da Bir Turki, discendeva verso il Bornu e comprendeva le oasi di Djebabo e di Agram. Tale linea passava a settentrione del Camerun e seguiva, verso E. la linea di displuvio tra il bacino del Congo e quello del Lago Tchad in modo da comprendere sotto la sovranità del Sultano i territori del Bornu, Baghirmi, Uadai, Canem, Uagianga, Borcu e Tibesti, con il possesso della grande carovaniera da Mùrzuch e Kuka per le oasi di Yat, Kaouar, Agadem. In base a tale tracciato la località di Baroa sul lago Tchad rimaneva nella sfera d' azione del Governo ottomano.

Questa dichiarazione, importante perchè ha designato i territori dipendenti dalla sovranità tur-

CON IL TRATTATO ITALO-FRANCESE DEL 7 GENNAIO 1935 A ROMA LA FRONTIERA TRA LA LIBIA E LE COLONIE FRANCESI LIMITROFE È STATA DETERMINATA DA UNA LINEA CHE DAI POZZI DI TUMMO (LOCALITÀ APPARTENENTE ALL'ITALIA FIN DAL 12 SETTEMBRE 1919) ATTRAVERSA IL MASSICCIO DEL TIBESTI E RAGGIUNGE LA FRONTIERA OVEST DEL SUDAN ANGLO-EGIZIANO ALL'INTERSEZIONE DEL 24° MERIDIANO E. GR. CON IL 18° 45' DI LAT. N. - DISTANZA, IN LINEA D'ARIA, FRA I DUE ESTREMI KM. 1070.

ca sulla Libia, non ha avuto l'effetto di arrestare l'avanzata francese nel Sahara. Dopo l'incidente di Fashoda sul Nilo (18 settembre 1898, incontro della colonna Kitchener con la Missione Marchand) si addivenne tra Francia e Gran Bretagna alla Dichiarazione del 21 marzo 1899, con la quale la Francia rinunciava definitivamente ad ogni ulteriore disegno di conquista nella zona del Nilo e di unione, attraverso la zona stessa, dei suoi possessi dell'Africa Equatoriale con l'Altipiano Etiopico, ed otteneva dalla Gran Bretagna il riconoscimento di una larga sfera di influenza su tutto il territorio situato a N. e ad E. del Tchad. La linea che limitava la zona francese nel Sahara orientale è stata così definita dall'art. 3 della Dichiarazione sopraindicata: « partirà dal punto d'incontro del Tropico del Cancro con il 16° di long. E. Gr. e discenderà nella direzione SE. fino ad incontrare il 24° long. E. Gr. (l'incontro è in molte carte segnato al 16° parallelo N., ma secondo la direzione ortodromica avviene al parallelo 15° 35° N.).

Inoltre la Francia otteneva dalla Gran Bretagna il riconoscimento del confine occidentale della Tripolitania come era disegnato sulle sue carte, cioè con i rientranti fra Gadàmes e Gat e fra Gat e i monti detti di Tummo, considerati come territori della Tunisia, escludendo così dalla Tripolitania tutto il territorio occupato dai Tuareg Azdjer.

244

Con Nota del 1° novembre 1902 il Governo Italiano (Ministro Prinetti) accettava il tracciato della Dichiarazione del 1899 e i confini come venivano a risultare dalle carte annessevi, ma lasciava impregiudicato quanto poteva riguardare tutta la regione ad E. dei monti di Tummo sino all'altezza del 16° meridiano E. Gr. Oltre ed a S. di questo punto (l'incontro del 16° meridiano col Tropico del Cancro), l'Italia si è sempre riservata il diritto di esame sulla delimitazione della zona rimanente fino al 24° di long. E. Gr.

La Dichiarazione del 1899 rappresentava una violazione dei diritti della Porta, che protestò inutilmente ma pose guarnigioni a Bardai, capoluogo del Tibesti, ad Ain Galacca nel Borcu e distaccamenti e capi indigeni, regolarmente riconosciuti dal Governo di Costantinopoli, in altre località fino nell'Ennedi, mentre i Francesi, con fortuna alternata da episodi sfavorevolmente sanguinosi, avanzavano a settentrione e ad oriente del Tchad. La Francia accettò di discutere con la Turchia, concordando intanto (10 maggio 1910) la frontiera con la Tunisia da Ras Agedir o Agir, sulla costa, a Gadàmes. La dichiarazione di guerra dell'Italia alla Turchia (29 settembre 1911) arrestò le trattative franco-turche.

La dominazione italiana sulla Libia subentrando a quella turca, doveva ereditare da questa tutti i diritti che la Turchia possedeva « de jure » e di fatto sul retroterra della Tripolitania e della Cirenaica; ma la Francia, approfittando del fatto che l'Italia non poteva spingere le operazioni nel S. della Libia, riprese l'avanzata verso le località che i Turchi avevano sgombrato. Così alla fine del 1913 truppe francesi occuparono Ain Galacca, Faia, Guro, poi l'Uagianga, l'Ennedi, l'8 gennaio 1914 Arada sul 15° parallelo e il 9 luglio successivo Bardai; si può dire che alla fine del 1914 il dominio francese fosse assicurato sul Borcu e sul Tibesti. Le nostre rimostranze non vennero prese in considerazione, anzi, durante la Grande Guerra, l'Italia avendo ritirate le proprie truppe verso la costa, la Francia approfittò della situazione per estendere più oltre il proprio dominio su tutta la regione Sahariana fra il Tibesti e l'Ennedi. Così nel 1919 con la Convenzione franco-britannica dell'8 settembre, la linea della Dichiarazione del 1899, partente dall'incontro del 16° meridiano E. Gr. col Tropico del Cancro, veniva diretta fino all'incontro del parallelo 19° 30 N. col 24° meridiano. Questa Convenzione definì anche il confine tra il Sudan Anglo-Egiziano e l'Africa Equatoriale Francese, il cui tracciamento sul terreno avvenne dal 1° febbraio 1922 al 15 maggio 1923. Durante lo svolgimento della Conferenza della Pace a Parigi, tra i Delegati italiani e quelli del Governo francese furono condotti negoziati allo scopo di determinare nei riguardi della Francia l'applicazione dell'art. 13 del Patto di Londra. Risultato di tali negoziati fu l'Accordo Italo-Francese del 12 settembre 1919, con il quale veniva ripristinato il confine fra la Tripolitania e la Tunisia quale era prima della Dichiarazione franco-britannica del 1899, cioè il ritorno alla Tripolitania dei rientranti fra Gadàmes e Gat e fra Gat e Tummo; venne stabilita la frontiera tra Gat e Tummo e lasciata all'Italia la carovaniera Gadàmes-Gat.

In questi territori contemplati dall'Ac-

MARGINI OCCIDENTALI SABBIOSI DEL TIBESTI. - IL POSTO FRANCESE DI SHERDA SULLA CAROVANIERA DA TUMMO A AIN GALACCA (FOT. DEL PRINC. SISTO DI BORBONE, 1932).

(fot. R. Aeronautica)

IL TIBESTI NORD-ORIENTALE CON I CONTRAFFORTI CHE SI PROLUNGANO VERSO LE OASI DI CUFRA. (RAID DI S. E. IL MARESCIALLO BALBO, 1931).

cordo del 12 settembre 1919 i colonialisti francesi volevano riconoscere l' « adeguato compenso » che doveva avere l'Italia; ma, a parte che si trattava, come già si è accennato, di una restituzione alla Tripolitania, i due territori in parola sono (superficie 120.000 kmq. secondo i Francesi) tra i più desertici: quello fra Gadàmes e Gat fa parte dell'Hamada-el-Homra, immensa distesa di monti rocciosi completamente aridi, assolutamente inabitabili; quello da Gat ai monti di Tummo non è in gran parte che un deserto arenoso (*edeier*) poco meno inabitabile dell'altra zona, e soltanto nei rari *uidian* si trova qualche famiglia di miseri Tuareg nomadi.

Nell'accordo del 1919 era fatta riserva di esaminare altri punti per concedere all'Italia i benefici del Patto o Trattato di Londra. Tale esame non è stato intrapreso che adesso e si è concluso con il Trattato del 7 gennaio 1935 (cartina a pag. 243). Per esso è stata determinata una linea che partendo da Tummo, con una direzione verso E.SE. raggiunge la frontiera W. del Sudan Anglo-Egiziano all'intersezione del 24° meridiano E. Gr. con il 18° 45 parallelo N.; in linea d'aria è lunga 1070 km.; lo sviluppo della linea di confine è di circa 1100 km. Corre prima sui Monti Afafi secondo la direzione generale dalla quale si scosta verso E., ma di poco, quando raggiunge i Monti del Tibesti; questo per lasciare in territorio francese la carovaniera dal Fezzan a Bardai, il villaggio di Bardai e il suo territorio. È ad E. di questa località che si verifica il maggiore spostamento, 50 km., da Bardai al massiccio di Auzu che rimane alla Libia. Anche le testate degli *enneri* (profondi solchi) che sboccano nella conca di Bardai sono assicurate al territorio francese, di modo che il confine non segue che per brevi tratti le più elevate creste. Dal picco d'Aozì (quota 1346) (1), a S. dell'Emi Hessu, ove esiste un cippo geodetico, il confine riprende nettamente la direzione generale, traversando il pianoro desertico di Taleha e una piccola parte dell'Erdi Ma.

In sostanza, da parte della Francia la linea, che aveva un'estremo all'incrocio 16° long. E. Gr.-Tropico del Cancro e l'altro all'incrocio 19° 30' long E. Gr. 24° Lat. Nord,

(1) Il confine tra l'Africa Occidentale Francese e l'Africa Equatoriale Francese taglia il Tibesti al nodo orografico centrale e passa per il cippo di Aozi; prosegue sulle dorsali dei monti che vanno verso NE. fino all'incontro della linea della Convenzione Franco-Britannica dell'8 settembre 1919.

(fot. R. Aeronautica)
IL RILIEVO DEL TIBESTI A NORD DELL'URI TARSO E L'ASPETTO DI UN GRANDE « ENNERI » (UADI EL FARDI?).

è stata arretrata con un estremo a Tummo e l'altro all'intersezione del 18° 45 parallelo N. col 24° meridiano E. Gr.

Così sono state annullate le due linee degli Accordi franco-britannici del 1899 e del 1919. Rispetto a quest'ultima linea che, come si è detto, non è stata riconosciuta dall'Italia, l'arretramento della Francia è stato, secondo i comunicati di 114.000 kmq.; ad ogni modo la confinazione del 7 gennaio u. s. ha posto termine a questioni territoriali-coloniali che si trascinavano da tanto tempo ed è stata elemento di maggiori accordi della più alta importanza.

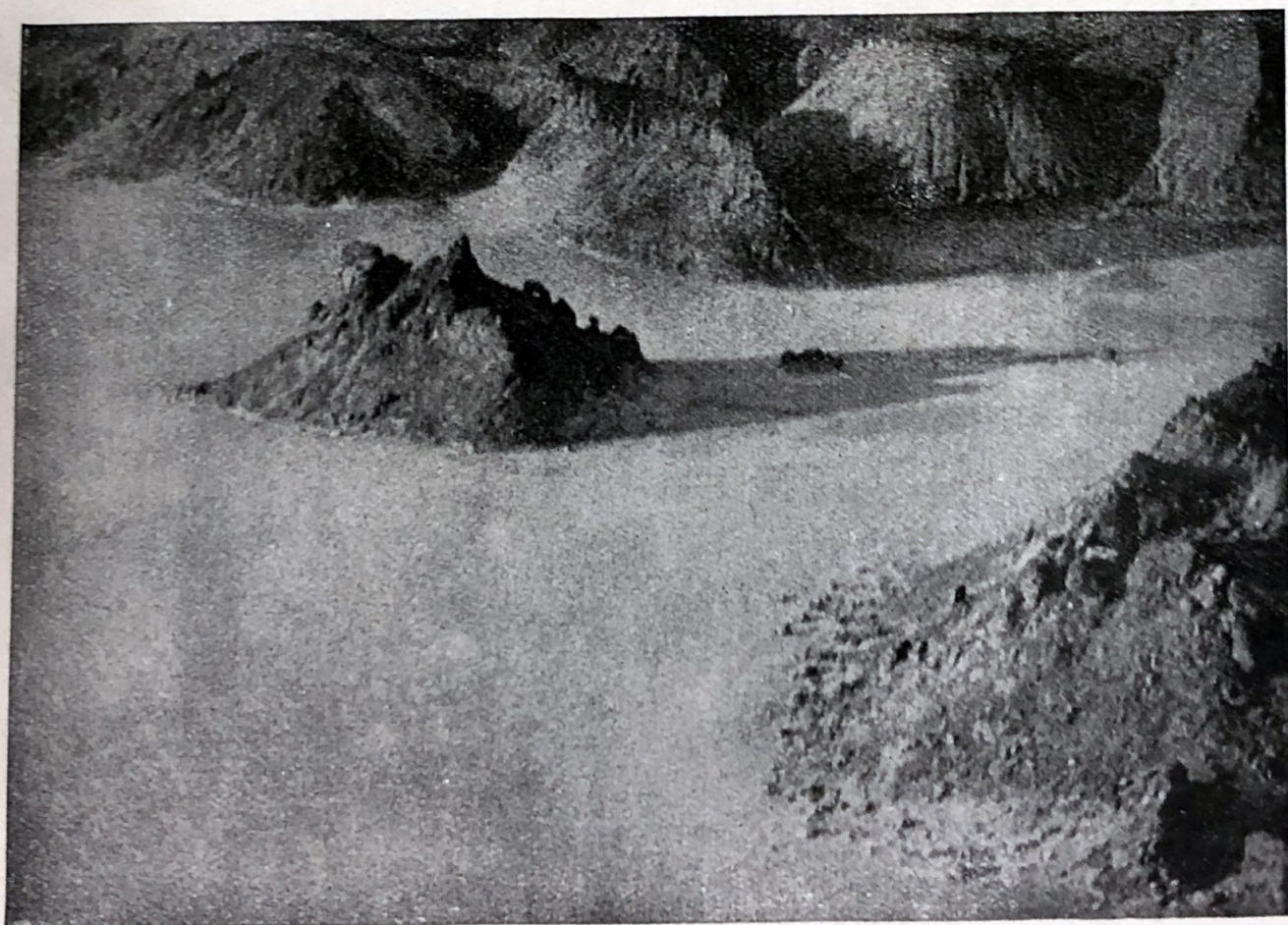
Aspetto geografico del territorio Sahariano sul quale corre il confine 7 gennaio 1935.

Tale territorio è costituito dai monti Afafi, dal grande massiccio montuoso del Tibesti e dal deserto a N. dell'Uagianga e dell'Erdi. I 1070 km. che corrono in linea d'aria dai pozzi di Tummo all'incontro del 18° 45' parallelo col 24° merid. si possono così dividere, all'ingrosso: 220 km. sui monti Afafi, 500 km. sul Tibesti e pendici orientali, 350 km. sul deserto.

I monti, detti convenzionalmente « di Tummo », sono pianori frastagliati, costituiti da strati di marne rosse e di arenarie compatte che hanno formato conglomerati con blocchi di quarzo giallo, ricoperti da terriccio bruno rossastro: blocchi di gneiss granitoidi tondeggianti tanto in alto quanto nelle pendici. I fianchi ripidi, petrosi, hanno la sommità quasi sempre a picco e quindi sono di accesso difficile. Tummo è il nome della zona montana in possesso incontrastato dell'Italia fino dall'Accordo del 1919. Esso vien dato anche alla località di pozzi il cui nome è Bir-el-Uàar; i pozzi, anzi le sorgenti, sono in numero di sette ed affiorano alle falde della roccia, e salvo due, gettano acqua limpida, dolce ed abbondante.

I monti Afafi, prolungamento dei precedenti fino alle pendici NW. del massiccio del Tibesti, non sono catene montane ma alti pianori rocciosi, rotti, intricati, costituiti da arenarie compatte, spezzate da va-

(*fot. R. Aeronautica*)

UN'ALTRA VEDUTA DEL VERSANTE N. E. DEL TIBESTI (RAID DI S. E. IL MARESCIALLO BALBO).

(*fot. R. Aeronautica*)

NEL TIBESTI, LE MONTAGNE SORGONO DALLE IMMENSE DISTESE SABBIOSE COME COSTE E ISOLOTTI ROCCIOSI SUL MARE.
(VERS. N.E. DEL TIBESTI, RAID DI S. E. IL MARESCIALLO BALBO, 1931)

(*fot. R. Aeronautica*)

ASPRE ED AGUZZE SONO IN GRAN PARTE LE GIOGAIE DEL VERSANTE N-E. DEL TIBESTI, ED ENERGICAMENTE EROSE DALLE FORZE EOLICHE E TERMICHE. (RAID DI S. E. IL MARESCIALLO BALBO, 1931).

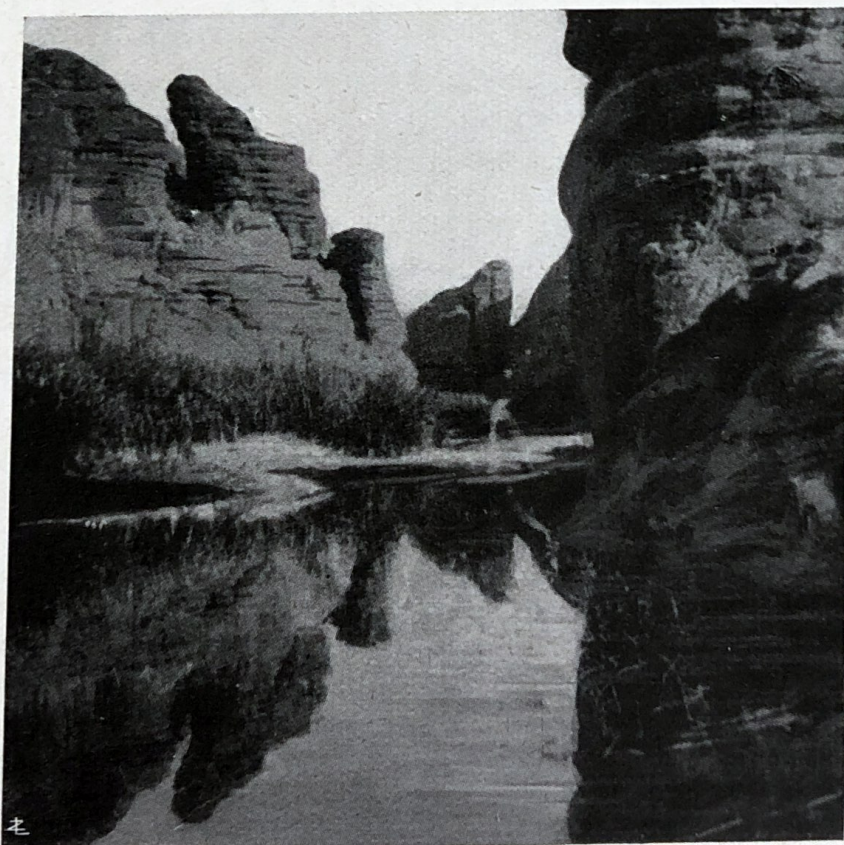
rie intrusioni di rocce vulcaniche, aridi, di aspetto rosso bruno, quote tra i 600 e gli 800 m. Non sono attraversati da alcuna carovaniera. Il loro insieme è leggermente concavo verso NE. Sembra si deprimano verso le balze NW del Tibesti. Sono stati riconosciuti dal T. Col. Couturier nel 1930.

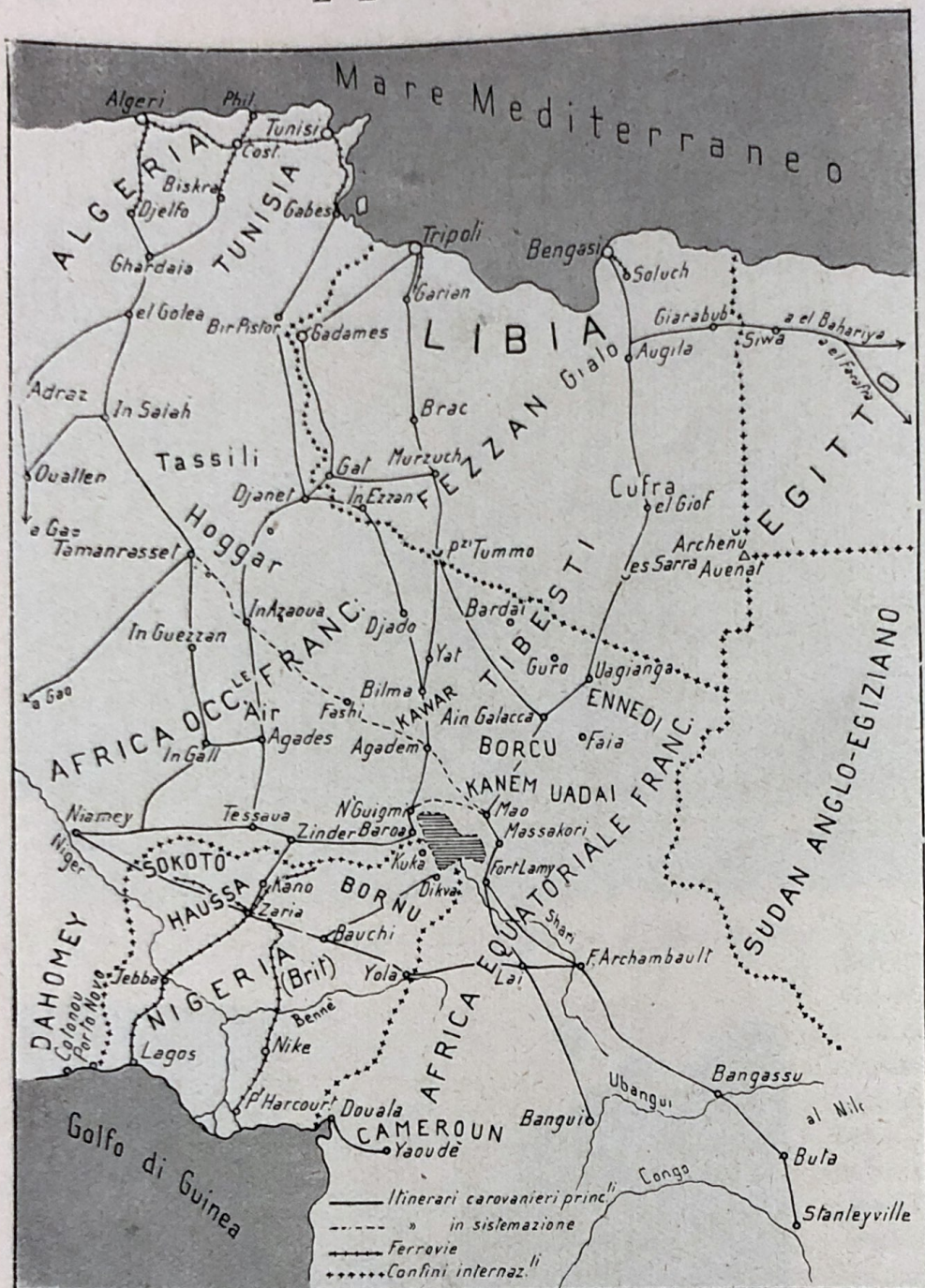
Il massiccio del Tibesti, vasta individualità geografica che sorge spiccata sulle distese sabbiose e rocciose del deserto, nel suo nucleo è compreso fra i 18° e 23° lat. N. e fra i 16° e 20° long. E. Gr., all'ingrosso, e misura 500 km. da N. a S. e altrettanti da E. a W. Verso la Libia è stata di recente accertata l'esistenza di contrafforti che digradando a NE. si spingono fino quasi all'Oasi di Cufra (*raid* di S. E. il Maresciallo Balbo, giugno 1931; ricognizione ten. Andriani, agosto 1931). Altri contrafforti verso SE. danno origine ai pianori di arenaria dell'Uagianga ed al collegamento orografico con i monti dell'Ennedi.

Dal centro orografico del Tibesti, press'a poco all'incrocio del 21° parallelo col 18° meridiano (ricognizione del col. Tilho nel 1919) hanno origine tre versanti: quello occidentale o più propriamente di SW. che, ora digradando, ora precipitando da altezze fino ai 3200 m. termina sul deserto tra l'oasi di Ain Galacca e quella di Vur; il versante orientale che dagli elevati crateri vulcanici Emi-Hessu (2800 m.) e Emi-Cussi (3400 m.) scende ripidissimo sul deserto a N. dell'Uagianga, deserto la cui uniformità è rotta dall'immenso gradino di brulla roccia, il Zhef-Zhet che per oltre 200 km. si sviluppa parallelo alla linea dell'accordo franco-britannico del 1919; finalmente il versante settentrionale, il più vasto, a forma di immensa frastagliata conca che sfuma con i suoi contrafforti nei *serir* dell'estremo Fezzàn meridionale e nel deserto libico. Vi hanno origine profondi solchi (*enneri*), linee d'impluvio che si prolungano a disperdere le acque nelle sabbie del deserto o verso le lontane oasi; notevole l'uadi el Fardi che va verso Cufra. Quasi al centro di questa conca è situato il villaggio di Bardai, di fronte al quale, verso NE. si eleva il massiccio di Auzu, sulle cui pendici settentrionali vi è il villaggio dello stesso nome.

(*fot Lieut. Moullet, 1932*)

PAESAGGIO CARATTERISTICO DEL TIBESTI SUD-OCCIDENTALE; RILIEVI VULCANICI; VEGETAZIONE SPONTANEA E PALMIZI NELLE PICCOLE PIANURE ALLUVIONALI TERROSE.

ad oriente del picco, sempre sullo stesso versante esterno, esiste anche il più piccolo villaggio di Guezenti. Giustamente il Tibesti nel suo insieme morfologico può essere paragonato ad una Y, grande quanto la Sicilia e la Sardegna riunite insieme. Anche per il Tibesti quando si parla di catene montane non bisogna riferirsi col pensiero alle catene alpine o appenniniche, ma a direzioni generali di un seguito discontinuo di rilievi costituiti da nodi isolati (nel Tibesti detti *tarso* dagli indigeni). Molte alture superano i 3000 metri; prevalgono i crateri vulcanici, tra i quali quello dell'Emi-Cussi, alto 3400 m., ha un asse da 12 a 13 km. e può essere paragonato all' Etna. Altro notevole vulcano spento è il Tusidde nelle catene NW, sul fianco del quale, verso Bardai, sgorga una sorgente di acqua ad altissima temperatura e sono in attività molti soffioni boraciferi. La natura delle rocce di tutto il

(*fot. Sisto di Borbone, 1932*)

LAGHETTI NON PERMANENTI E PALUDI NELLE RISTRETTE VALLI (« ENNERI ») DEL VERSANTE DI BARDAI; SPESSO SONO CONTORNATE DA TAMARICI, PIANTE ACQUATICHE, E CONTENGONO NUMEROSI PESCI. (PRINC. SISTO DI BORBONE, 1932)

RETE DELLE PRINCIPALI E ANTICHE CAROVANIERE TRA LA COSTA DEL MEDITERRANEO, IL BACINO DEL LAGO TCHAD E LA COSTA DEL GOLFO DI GUINEA.

massiccio è variabilissima: blocchi di arenarie, di graniti, di grès, quasi tutti in forme arrotondate; picchi di rocce cristalline e di rocce vulcaniche si seguono come una serie di torri; un po' dappertutto tufi e lave vulcaniche e, nelle parti basse, presso i letti dei torrenti, distese di sabbia di 30 e 40 m. di spessore.

Il Tibesti è ancora in gran parte sconosciuto, ma non può riserbare sorprese di territori di una certa fertilità e di risorse idriche sensibili. Fino al 1919 la sua conoscenza si fondava sull'esplorazione del Nachtigal, che nel 1871 potè attraversare, malgrado l'asperità della regione e l'ostilità degli indigeni, il massiccio da W. ad E. Dopo la occupazione francese molte ricognizioni vennero effettuate; più importanti, quelle del col. Tilho nel 1919 e nel 1926.

Malgrado l'altezza delle sommità, che indurrebbe a far supporre che nel Tibesti vi possa essere ricchezza di acque e di vegetazione, il paese non è che un ammasso di nude rocce, tra le quali le rare piogge non riescono ad alimentare che qualche piccolo ruscello e alcuni laghetti dalle acque sature di carbonato sodico (*natron*). Soltanto durante le piogge annuali il Tibesti riceve, almeno in alcune delle sue parti — come avviene nella conca al cui centro è Bardai — piogge sufficienti perchè le strette valli rocciose si riempiano d'acqua e si rinnovino le cisterne ed i pozzi profondi sino a 30 e 40 m. situati lungo le carovaniere. In massima queste piogge cadono in epoche fisse; sembra che vi siano due stagioni di piogge: una verso la metà di aprile, e l'altra dalla metà di luglio alla fine di agosto.

Nell' inverno, da novembre alla fine di febbraio, la temperatura è come a maggio o giugno nei nostri paesi; d'estate i 50° sono spesso raggiunti nella conca di Bardai.

Scarsissima è la popolazione (attualmente si ritiene di circa 13.000 individui), costituita da Tebbu, in massima parte nomadi, forse originari da tribù della Cirenaica cacciate verso sud dal-

(*fot. Ist. Geogr. Milit.*)

LE OASI DI CUFRA IL CUI CAPOLUOGO È ET TAG, DISTANO 620 KM. S. S.W. DA GIARABUB E COMPRENDONO: L'OASI DI CUFRA PROPRIAMENTE DETTA (EL GIOF), E QUELLE DI TLEIBIB, ET TALLAS, BUMA, BUENA, EL HAUNARI, EL HAUEUIRI, EN ZURCH. INOLTRE, LE OASI ESTERNE DI TAZERBO, REBIANA, BZEMA, CHE SI STENDONO, CON ASSE DA N.W. A S.E. DA 26° AL 24° LAT. N. CIASCUNA HA VILLAGGI O NUCLEI DI CASETTE DI FANGO E ZERIBE; TERRENI FERTILI CON VEGETAZIONE, COLTIVAZIONI E FAUNA IN GRAN PARTE SIMILI A QUELLI DELLE OASI COSTIERE; LAGHETTI SALATI E ACQUE FREATICHE ABBONDANTI, DOLCI. - LE OASI DI CUFRA VENNERO OCCUPATE DALLE NOSTRE TRUPPE NEL GENNAIO 1931.

l'invasione araba. Sono divisi in tre grandi tribù, con un unico Sultano che risiede a Bardai, ove ha sede anche il Commissario francese, ed un numero considerevole di tribù vassalle che danno il nome alle località abitate; queste località non sono che gruppi di grotte o di capanne zeribate. I Tebbu, sempre in lotta con i Tuareg, erano razziatori di schiavi nei paesi del Sudan; adesso sono abili carovanieri. Sono musulmani, regolati dalla legge coranica, ma la donna è emancipata dalla soggezione maritale.

Nel Tibesti gli ovini sono abbondanti e costituiscono la prima e vera ricchezza degli indigeni, con l'industria del burro e della lana. I cammelli vi sono molto bene sviluppati; non così invece i cavalli. Gli asini sono di mole piccola come in Tripolitania. Si vanno ora acclimatando i buoi del Canem e del Borcu. Negli *enneri* e nelle piccole pianure terrose che si possono considerare come oasi, ove è abbondante la vegetazione spontanea, crescono ottime palme dattilifere, le palme dum, fichi, e vi si coltivano tabacco, erbaggi, pomodori, cotone in limitata misura. Quando le piogge sono scarse o mancano del tutto si hanno carestie, rese più tremende dall'isolamento del Tibesti.

Della fauna selvaggia si trovano: antilopi, gazzelle, scimmie, sciacalli, scorpioni e vipere come nel Fezzan. Tra gli uccelli, tortore, colombi, pernici, corvi, qualche germano ed anitre. Le risorse minerarie sono costituite da polvere d'oro, sale, natron.

Le strade carovaniere.

L'importanza politico-economica di tutta la grande zona del Sahara Orientale fra i meridiani 8° e 25° E. Gr. e che — fino al parallelo 13° N. comprende, con il lago Tchad, l'« hinterland » geografico della Libia Italiana — è data dalle oasi e dalle carovaniere che le collegano e che dalle regioni interne del medio e del basso Niger e da quelle del Lago Tchad portano alla costa del Mare Mediterraneo. Nè tale importanza è diminuita molto dalle più recenti comunicazioni (piste

camionabili, ferrovie, navigazione fluviale sul Niger e sullo Chari), tra le ora dette regioni interne e i porti atlantici del Golfo di Guinea, poichè le storiche carovaniere che seguono da diecine di secoli le linee di maggior praticabilità nel deserto rimangono le stesse, pure sistemate in tutto o in parte per la percorribilità con automezzi. La Francia possiede integralmente tutte le carovaniere che dai porti dell'Algeria e della Tunisia attraversano il Sahara e conducono al grande fiume Niger, e — col suo confine tra Africa Occidentale Francese, Africa Equatoriale Francese e Libia, quale è derivato dalla Dichiarazione 21 marzo 1899, dall'Accordo 8 settembre 1919, e stabilito col Trattato italo-francese odierno — ha tagliato con una linea obliqua, in direzione da NW. a SE., distante dalla costa del Mediterraneo da km. 900 a km. 1130, tutte le carovaniere dell'« hinterland » libico, modificando così a vantaggio dell'assorbimento francese le condizioni logistiche e commerciali del Sahara orientale.

La cartina a pag. 250 rappresenta sinteticamente la rete delle grandi carovaniere del Sahara orientale. Esse (in parte piste percorribili da autoveicoli) tra la costa del Mediterraneo e i due maggiori centri logistici a S. del Sahara saliente del Niger e conca del Tchad, sono le seguenti: due itinerari dal Sud Algerino al Niger a Gao e Niamey; la carovaniera dalla Tunisia (da Gabes) per l'oasi di Djanet alla congiungente Niamey - Lago Tchad, quella dal rientrante della costa libica, da Tripoli per il Fezzan al Tchad, e finalmente quella da Bengasi per l'oasi di Cufra e per l'Uagianga a Mao.

Conviene esaminare un po' meno sommariamente gli itinerari che convergono alla conca del Tchad:

a) da Tamanrasset (Fort Lapérrine) sulla carovaniera che per l'Adrar conduce a Gao (saliente del Niger) la via per In Guezzam, In Gall, Agadès (ove è raggiunta da quella proveniente da Djanet), Tessaoua, Zinder, N' Guimi, Mao, Fort Lamy, ha uno sviluppo di 2651 km., ai quali vanno aggiunti 1540

IL DESERTO, A N. E. DEL MASSICCIO DEL TIBESTI. (RAID S. E. IL MARESCIALLO BALBO, 1931) (*fot. R. Aeronautica*)

(fot. Ist. Geogr. Milit.)

IL MASSICCIO DI AUENAT A 70 KM. S. DAL GEBEL ARCHENU, SUL 25° MERIDIANO, RAGGIUNGE CON LA SUA MASSIMA QUOTA 1934 M. GLI ASSI DEL MASSICCIO, CHE È ELLITICO, SONO DI 75 E DI 55 KM. È FORMATO DI SCISTI CRISTALLINI, GRANITI, DIORITI, COPERTURE DI STRATI DI ARENARIA NUBICA. - VEGETAZIONE LIMITATA A POCHI ARBUSTI. - DALLE SUE VETTE SI SCORGONO VERSO W. I MONTI DEL TIBESTI. - È NELL'AUENAT CHE IL CONFINE ORIENTALE DELLA LIBIA SI INCONTRA CON I CONFINI DELL'EGITTO E DEL SUDAN ANGLO-EGIZIANO.

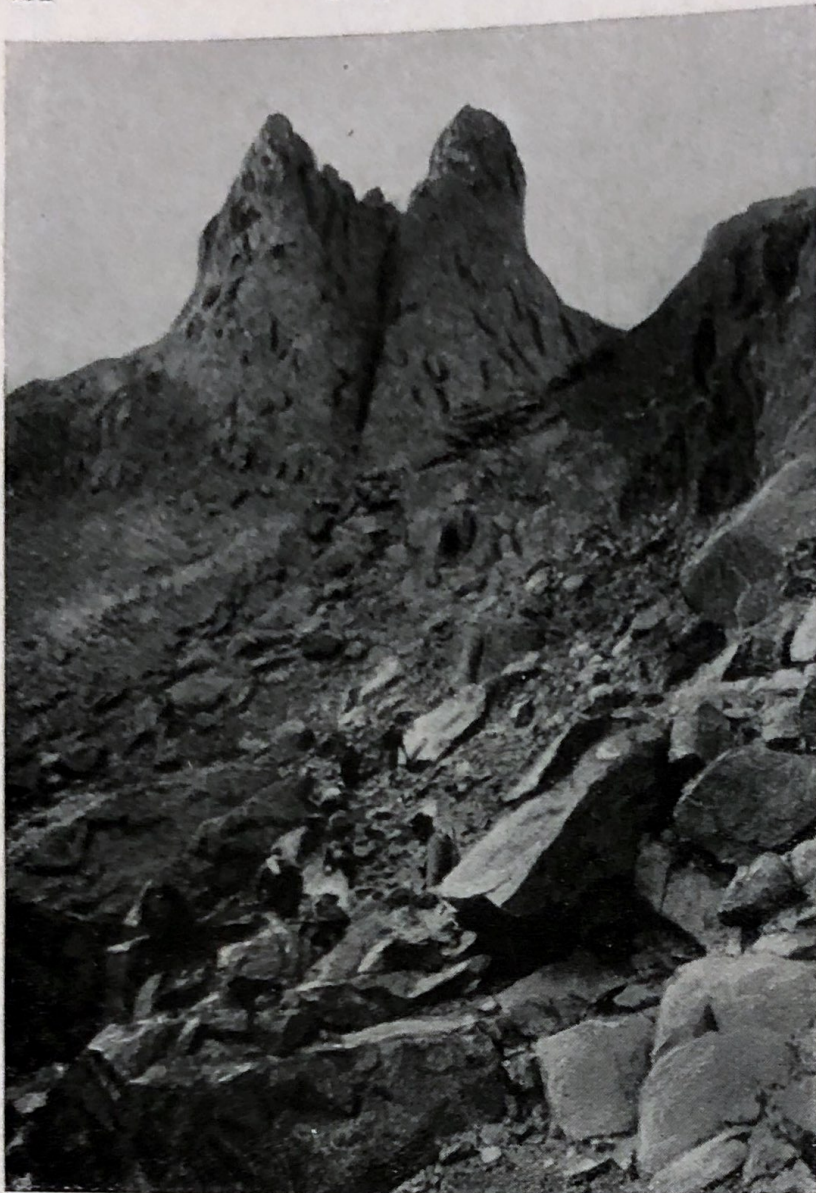
km. da Tamanrasset a Ghardaia, in regione semidesertica; Ghardaia è a 624 km. S. da Algeri.

b) da Tamanrasset per In Azaoua, Agadem, Mao, Fort Lamy, sistemata in gran parte a pista per autoveicoli, con un percorso totale di 1845 km. ha il vantaggio — sull'itinerario che passa per Zinder — di evitare i grandi espandimenti di acqua dell'Air nella stagione invernale e la zona di sabbie molli, di grandi crepacci, di paludi, di canaletti a N. del Tchad.

c) *Itinerario tripolino tra il Mediterraneo e il Tchad.*

La carovaniera dal porto ben attrezzato di Tripoli (ferrovia fin presso al Garian, 89 km. S.) alla regione del Tchad per Mùrzuch, Bilma, Agadem è la più breve, quella che presenta le minori difficoltà logistiche con un percorso di 2300 km. È l'antichissima via delle oasi che si succedono in questa direzione quasi parallelamente al 13° di longitudine E. delle quali il gruppo del Kaouar, a S. delle oasi di Djado, è come l'anello principale; Bilma è parte meridionale dell'oasi di Kaour, ricca di stagni e di sale, di cui vengono a provvedersi le carovane dell'Haussa, del Bornu, del Kanem e del Tibesti. Il 16 luglio 1906 l'oasi di Bilma è stata occupata dai francesi provenienti da Zinder. Il traffico lungo la direttrice delle oasi è oggidì nullo rispetto a quello che era prima dell'Accordo anglo-francese del marzo 1899 e prima della occupazione del Tibesti (fine dell'anno 1913, estate dell'anno 1914) da parte dei Francesi. Se le attuali condizioni politiche internazionali recano ostacolo all'antica importanza della via delle oasi, rimane sempre il fatto che, a parità di condizioni logistiche (sistemazioni), essa ha l'indistruttibile vantaggio di un minor percorso di 300 km. in paragone del più breve itinerario francese, quello Gabes-Bir Pistor-Djanet-Bilma.

d) *Itinerario orientale Cufra-Uagianga.*

Ad oriente della carovaniera tripolina o delle oasi non ne esistono altre fino a quella della Cirenaica che parte da Bengasi e per Augila va a Cufra, donde, per i pozzi di es-Sarra all'Uagianga, in territorio occupato dai Francesi, e per il Borcu raggiunge il Tchad.

(*fot. Ist. Geogr. Milit.*)

PRESSO IL TRATTO PIÙ MERIDIONALE DEL CONFINE ITALO-EGIZIANO LUNGO IL 25° MERIDIANO, SORGONO I GRUPPI MONTUOSI DI ARCHENU E DI EL AUENÀT, RICONOSCIUTI PER LA PRIMA VOLTA DAL VIAGGIATORE EGIZIANO HASSANEIN BEY, IL 1° E 16 APRILE 1923. - ACCESSIBILI AL LORO PIEDE DA AUTOVEICOLI DA CUFRA, SONO STATI OGGETTO DI ALTRE ESPLORAZIONI: NOTEVOLE LA MISSIONE GEOTOPOGRAFICA DELL'ISTITUTO GEOGRAFICO MILITARE DAL GENNAIO AL LUGLIO 1933. - L'ARCHENU, A 260 KM. S. E. DA CUFRA, INNALZA LE CIME AGUZZE; SCISTI CRISTALLINI, GRANITI, DIORITI; PICCOLE VALLI ROCCIOSE, STRETTE, TORTUOSE, QUASI DEL TUTTO PRIVE DI ACQUA; ANCHE LA POCA ACQUA STAGNANTE NON È BEVIBILE.

Essa si svolge tra grandi difficoltà di terreno e di acqua. Tra l'oasi dell'Uagianga sul limitare sud-est del Tibesti e le oasi di Cufra, e tra queste e quelle di Augila e Gialo, si distendono ampie zone del più arido deserto.

Questa carovaniera era quella praticata preferibilmente per il commercio degli schiavi e delle armi e poi per il contrabbando. Il suo collegamento con quella tripolina avviene per la carovaniera che da Tummo per il margine sud-occidentale del Tibesti si raccorda ad Ain Galacca. La lunghezza del percorso da Bengasi all'Uagianga non è inferiore a 1750 km. e per raggiungere il Tchad ve ne sono ancora 950.

Da Giarabub non vi è che il collegamento con Gialo verso W. e con Siwa verso E.: e da Siwa con le oasi egiziane di el Bahariya e di el Farafra. Le vie che attraversano tratti di deserto libico a sud di Giarabub e quella da Cufra in direzione della piccola oasi di Archenu e del gruppo montuoso di Auenat (confine con l'Egitto e col Sudan Anglo-Egiziano) sono percorribili soltanto da piccole carovane.

Costa sullo stretto di Bab el Mandeb (cartina a pag. 256).

Il possedimento della Costa Francese dei Somali allo sbocco del Mar Rosso nel Golfo di Aden comprende un tratto di circa 100 km. di costa nello stretto di Bab el Mandeb sul prolungamento della costa dancala appartenente all'Eritrea, e un profondo golfo, quello di Tagiura, sul cui estremo orientale del tratto meridionale sorge il porto-ancoraggio di Gibuti; l'apertura del golfo è di circa 80 km. tra Gibuti e Obock. Il possedimento si stende verso l'interno della Dancalia meridionale e nell' Aussa; confina a SE. con il Somaliland (Somalia Britannica). La sua superficie è di circa 23.000 kmq. con una popolazione di 69.000 abitanti (anno 1931) dei quali 628 europei; paese di natura prevalentemente vulcanica, si innalza gradatamente verso l' interno, fino a confondersi con le pendici degli ultimi contrafforti orientali dei massicci etiopici, completamente desertico; notevole, al centro del territorio, la depressione del lago di Assal; le coste sono frastagliate e a scogliere e isolotti madreporici; il clima è torrido e secco; la popolazione è composta di dancali, sòmali e abissini.

Il paese, povero e privo di risorse, acquistò valore per l'interesse che l'apertura del Canale di Suez sarebbe venuto a dare allo stretto di Bab el Mandeb. Verso il 1850 il vice-console francese ad Aden, Henri Lambert (che

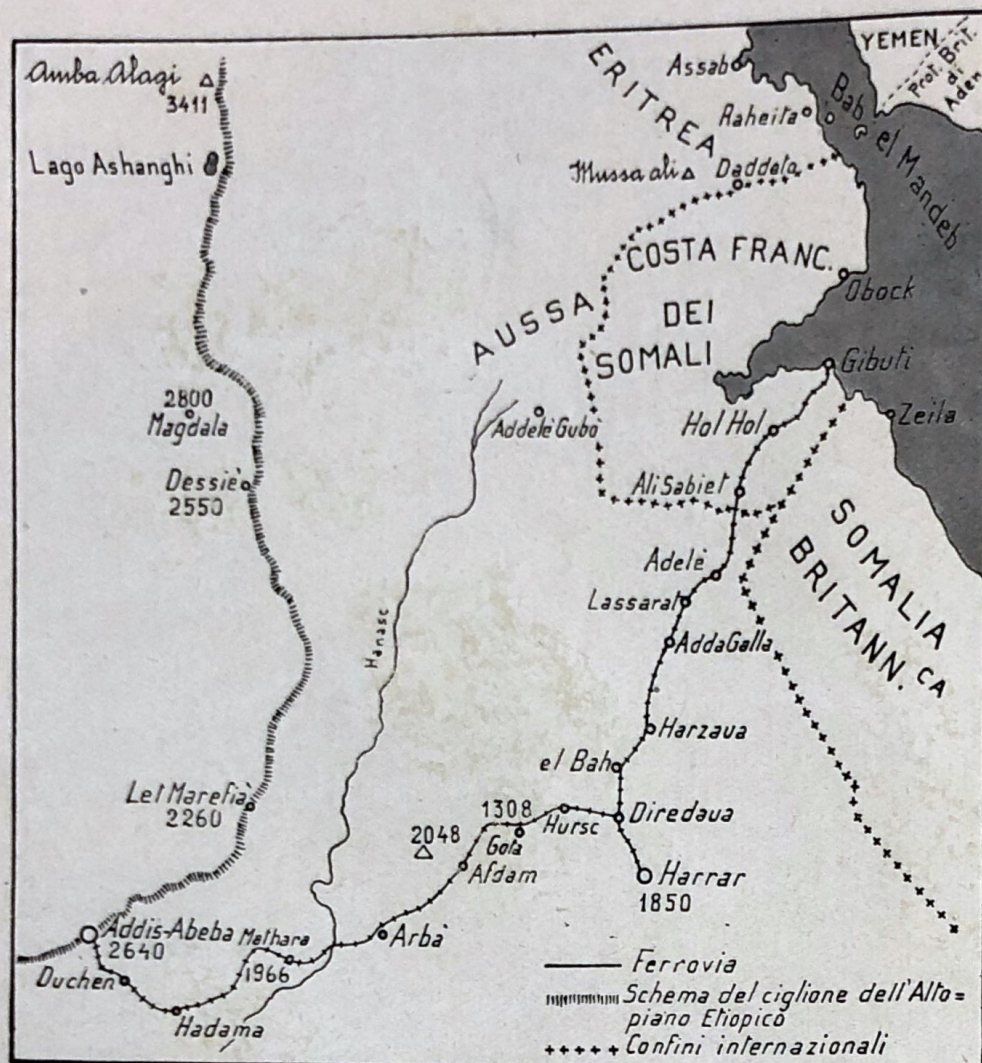
COL TRATTATO ITALO-FRANCESE DEL 7 GENNAIO 1935 A ROMA LA FRONTIERA FRA L'ERITREA E LA COSTA FRANCESE DEI SOMALI È STATA RETTIFICATA CON UNA LINEA RETTA TRACCIATA DA DER ELOUA, PICCOLA BAIA DELLO STRETTO DI BAB EL MANDEB, AL TORRENTE VEIMA, IMMEDIATAMENTE A S. DEL VILLAGGIO DI DADDATO.

poi venne assassinato dagli indigeni nell'interno), col consentimento del Governo di Napoleone III acquistò Tagiura dal re dello Scioa. Nel 1862 la Francia acquistò anche Obock, che però non venne occupato altro che nel 1882, durante la spedizione nel Tonchino, per stabilirvi un deposito di carbone. In seguito, riconosciuto come Gibuti offrisse un miglior ancoraggio e fosse punto di partenza delle carovane per l'Abissinia, venne nel 1890 occupato e sistemato quale capoluogo del possedimento. Gibuti ha successivamente assunto una particolare importanza dalla costruzione della ferrovia che collega questo porto con Addis Abebà, la capitale dell'Etiopia.

Il punto più stretto di Bab el Mandeb misura 25 km. L'isola di Perim o di Mayyum, che fa parte della Colonia britannica di Aden, ha una superficie di 13 kmq., con 700 abitanti. È un grande deposito fortificato, di carbone.

Dietro, e a NE. di questa, sulla costa araba, punta estrema dello Yemen vi è il piccolo territorio di Sheikh Said, con circa un migliaio di abitanti.

Trovandosi il nostro protettorato sul Sultanato di Raheita (convenzione col Sultano del 30 dicembre 1879 e del 5 novembre 1880) a S. di Assab, a contatto col possedimento della Costa francese dei Somali, venne la necessità di delimitare il confine fra tali territori. Il protocollo firmato a Roma il 24 gennaio 1900 dal nostro Ministro Visconti-Venosta e dall'Ambasciatore di Francia, Barrère, stabilì una linea di separazione da Ras Dumeira sulla costa, alla località di Daddato sull'Uadi Veima a 70 km. nell'interno lasciando dalla parte italiana la carovaniera da Assab per l'Aussa. La sovranità sull'isolotto Dumeira, prolungamento dal *Ras* omonimo, non venne allora concessa all'Italia e rimase francese. Il 10 luglio 1901 un altro protocollo ratificava a Roma la frontiera tracciata sul terreno. Con un decreto del Governatore Martini il 10 maggio 1902 il Sultanato di Raheita venne annesso alla Colonia Eritrea, Commissariato di Assab.

Alla Conferenza della Pace i Delegati italiani domandarono che venisse concessa all'Italia parte della costa a S. di Ras Dumeira e la ferrovia Gibuti-Addis Abebà col porto di Gibuti. Allora tale domanda non venne nemmeno presa in considerazione; anzi la Francia chiese

LA FERROVIA DA GIBUTI A ADDIS ABEBÀ, COMINCIATA NEL 1896, TERMINATA NEL 1917, ESERCITA DALLA « COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER FRANCO-ETHIOPIEN », HA UNA LUNGHEZZA DI 783 KM. E SUPERA UN DISLIVELLO DI 2600 M.

che all'articolo 13° fosse aggiunto: « da questi compensi tuttavia resterà esclusa la colonia francese di Obock-Gibuti il cui territorio è troppo ristretto per essere ancora diminuito e la situazione troppo importante sulla strada dell'Indocina e del Madagascar per consentire una cessione ».

Il Trattato del gennaio 1935 ha rettificato la frontiera fra l'Eritrea e la Costa Francese dei Somali secondo una linea retta tracciata da Der Eloua, piccola insenatura sulla costa fronteggiante lo stretto di Bab el Mandeb, a Daddato. Sono 20 km. di costa e una superficie di circa 800 kmq. Inoltre la Francia ha riconosciuto all'Italia la sovranità sull'isolotto di Dumeira.

Ferrovia Gibuti-Addis Abebà.

Col Trattato del 7 gennaio u. s. l'Italia, nel campo della collaborazione, ha ottenuto la partecipazione nella Ferrovia Gibuti-Addis Abebà. (Vedasi la cartina qui sopra).

Con Atto in data 9 marzo 1894 il negus Menelich concesse all'ingegnere svizzero Ilg, noto suo consigliere, la facoltà di costruire tre tratti di ferrovia: 1) Gibuti-Harrar; 2) Harrar-Entotto (1); 3) Entotto-Caffa-Nilo Bianco.

Non fu che nel 1896 — associatosi all'Ilg anche l'altro noto consigliere del negus, lo Chefoeux francese — che con capitali quasi totalmente francesi e con società avente sede a Parigi, potè formarsi una « Compagnia Imperiale delle Ferrovie Etiopiche ». Questa in un primo tempo non doveva costruire che i due primi tratti di lunghezza complessiva di 783 km., dei quali 90 nel territorio della Costa Francese dei Somali. Il primo capitale raccolto fu molto scarso: prima 4 milioni di franchi, poi 18 milioni. I lavori vennero cominciati nell' ottobre 1897 in mezzo a gravi contrarietà economiche, tanto che, dietro richiesta della Compagnia (29 ottobre 1900), il Governo francese accordò una sovvenzione annuale di 500.000 franchi; ma le difficoltà continuarono, altre di ordine politico se ne aggiunsero, la Compagnia dovette arrestare i lavori a Diré Daua, a 311 km. da Gibuti ove era giunta il 26 dicembre 1902.

Nell' interesse comune della Francia, della Gran Bretagna, e dell' Italia per quanto concerne l'Etiopia e le sue rela-

(1) Località antica capitale dello Scioa a 10 km. da Addis Abebà.

zioni con i tre grandi Stati, nel 1906 si riunirono a Londra i rappresentanti degli Stati stessi e con una Convenzione firmata il 13 dicembre 1906, notificata in tale data a Menelich e sempre in pieno vigore, fra le altre clausole dell'Accordo detto tripartito, venne stabilito: 1) che una ferrovia sotto gli auspici della Francia da Gibuti proseguisse fino a Addis Abebà; 2) che le ferrovie a W. di Addis Abebà fossero costruite sotto gli auspici dell'Inghilterra e che questa, secondo l'autorizzazione già avutane da Menelich potesse costruire una ferrovia dal Somaliland, attraverso l'Etiopia, al Nilo Azzurro alla frontiera sudanese; 3) che le ferrovie congiungenti l'Eritrea al Benadir a W. di Addis Abebà venissero costruite sotto gli auspici dell'Italia.

In seguito a tale Convenzione il Governo Francese con legge del 3 aprile 1909, dopo 6 anni che i lavori della ferrovia di Gibuti erano stati sospesi, garantì l'interesse e l'ammortizzamento del capitale ad una nuova Società interamente francese, formata appunto, per il proseguimento dei lavori: la « Compagnia imperiale delle ferrovie etiopiche » venne ufficialmente dichiarata decaduta l'8 dicembre 1909 e creata la « Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien de Djbouti à Addis Abeba », con un capitale di 17.300.000 franchi, compagnia che ha potuto ultimare la costruzione della linea aperta al completo esercizio il 7 giugno 1917.

Le maggiori pendenze sono tra l'Aauasc e Addis Abebà. Lo scartamento è di 1 metro. La distanza media fra le stazioni è di 35 km. In media la durata dei trasporti da Gibuti ad Addis Abebà e viceversa è di 5 giorni. Circa il 75 % del traffico dell'Etiopia con l'estero si svolge attraverso questa ferrovia ed il porto di Gibuti.

Il movimento dei viaggiatori è limitato, per quanto le tariffe siano molto basse. In cifra tonda: anno 1918 viaggiatori 60,000; anno 1920 viagg. 120.000; anno 1922 viagg. 50.000; anno 1925 viagg. 100.000; negli anni successivi è andato crescendo fino a un massimo di 320.000 nel 1929, poi è rapidamente disceso; nel 1932 i viaggiatori sono stati 100.000.

TONNELLATE TRASPORTATE

Anni:	Esportaz.	Importaz.
1918	15.000	20.000
1923	16.000	23.000
1924	23.500	17.000
1929	23.000	50.000
1931	26.000	33.000
1933	24.000	26.000

Per valutare i trasporti citiamo che nel 1931 le importazioni da Gibuti salirono ad un valore di 220.000.000 di franchi e le esportazioni ammontarono a 114.270.000 franchi; non tenendosi conto del movimento di riesportazione e di transito da quel porto (1).

Risultati finanziari dell'esercizio. Dal 1918 al 1921 le spese vennero di poco superate dalle entrate, anzi nel 1921 furono eguali; poi gli introiti aumentarono tanto che nell'anno 1926, mentre le spese raggiunsero quasi 18 milioni di franchi, gli introiti salirono a 35 milioni; nel 1928 alle spese di 15 milioni fanno riscontro 40 milioni d'introiti; poi questi decrescono rapidamente fino a 28 milioni nel 1933, ma in compenso diminuiscono le spese a 14 milioni.

Gen. U. ADEMOLLO

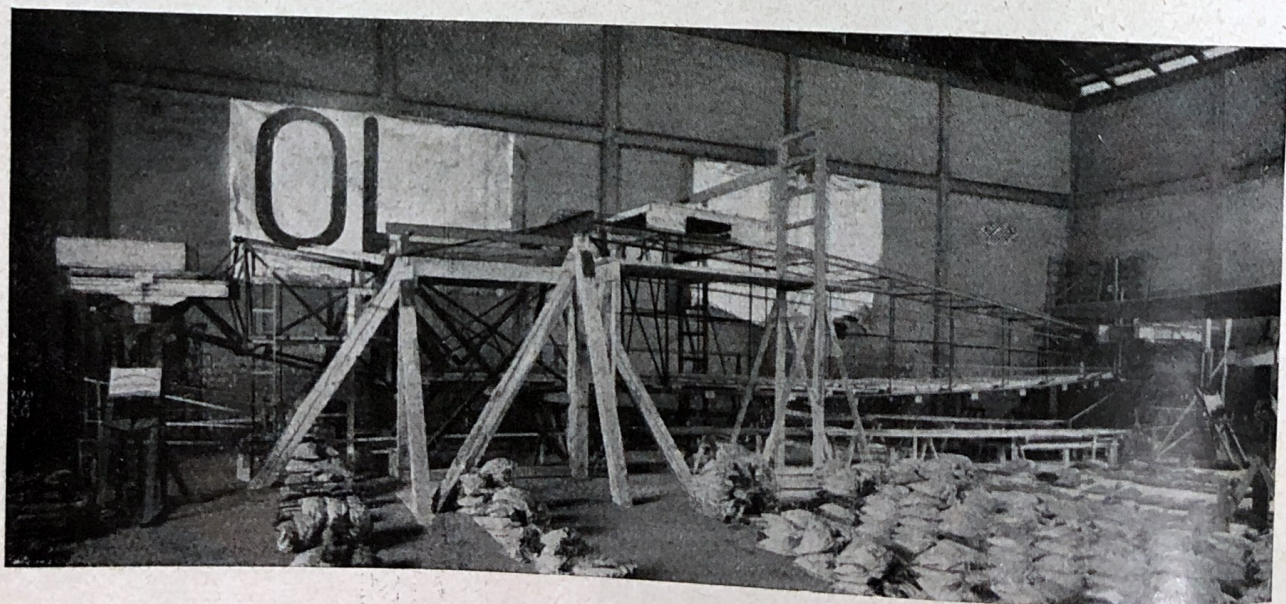
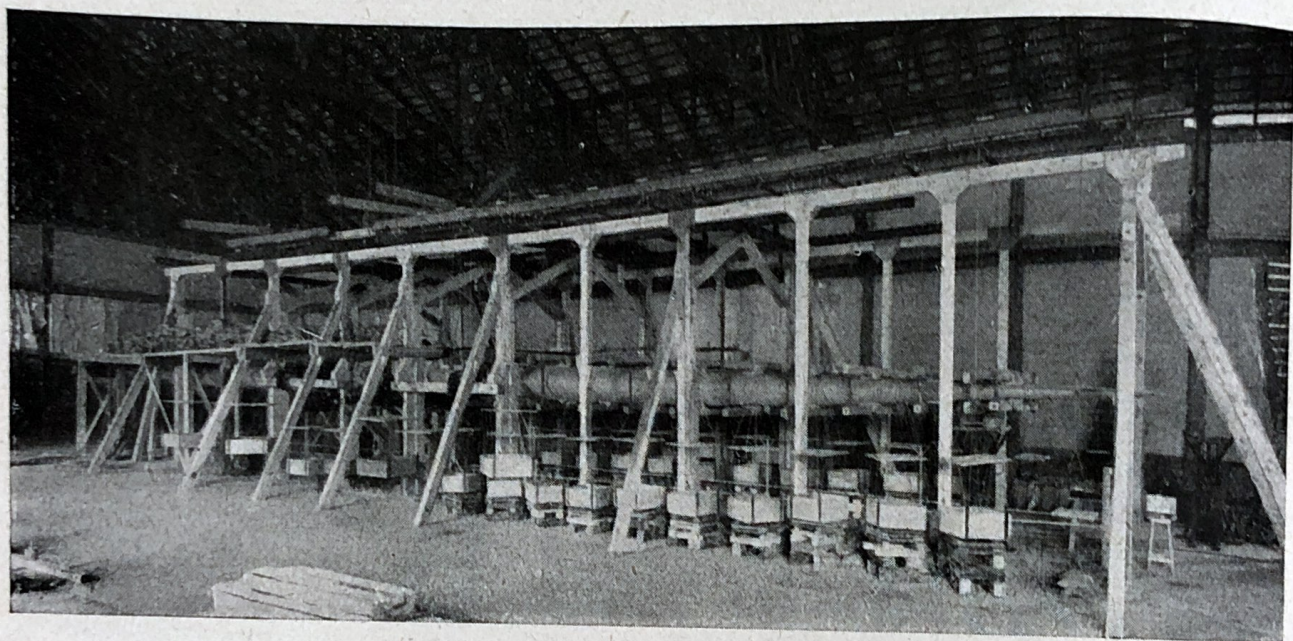
(1) Per maggiori particolari riguardanti anche i prodotti di importazione e quelli di esportazione, vedasi il « Commento Geografico Statistico all'Atlante Internazionale del Touring Club Italiano », Cap. XLVL, U. ADEMOLLO: *Etiopia, Eritrea, Somalia.*

OCCHIATE NEL CAMPO DELLA TECNICA

NASCE U

L'invenzione della macchina per volare è venuta a stupire il mondo quasi d'incanto — come una creatura dell'amore piuttosto che della scienza e del calcolo, con rapidità e sicurezza prodigiose, ha scavalcato pregiudizi, leggende e fantasie. Ma ogni qualvolta l'uomo vuole lanciare un nuovo tipo di apparecchio, dal momento in cui sorge l'idea di un nuovo velivolo a quello del suo primo volo, la macchina alata pretende una sosta terrena più lunga del tempo che impiegherebbe una carrozzella a cavalli a compiere il giro del mondo.

Tutta la trama di angustie e di sacrifici attraverso cui si svolgeva vent'anni fa la costruzione di una macchina per volare, era imperniata sopra un unico amletico assillo: *volerà o non volerà?* Lo scopo del volo era fine a sè stesso, come quello delle chimere dei poeti contemplativi. Allora si era contenti di stare ore ed ore in un prato sotto la sferza del sole pur di vedere — o magari soltanto

DAL MOMENTO IN CUI SORGE L'IDEA DI UN NUOVO VELIVOLO A QUELLO DEL SUO PRIMO VOLO, ASSAI LUNGA E TORMENTATA È LA FASE DI SOSTA TERRENA DELLA MACCHINA ALATA. LUNGHE E SEVERE PROVE ESSA DOVRÀ SUBIRE NELLE SUE SINGOLE PARTI PRIMA DI POTER SAGGIARE I CIELI. - LE DUE ILLUSTRAZIONI MOSTRANO: QUELLA SOPRA, UN'ALA PRONTA NELLA INCASTELLATURA PER LA PROVA STATICA; L'ALTRA UNA FUSOLIERA NUDA CHE ATTENDE LA « TORTURA DEL CARICO ».

N AEROPLANO

intravedere — le ruote della macchina levarsi di un palmo da terra. Oggi l'aeroplano è certo di tenere il cielo già prima di essere costruito. Ma chiede di più. Prima di venire al mondo vuol sapere come lo terrà, e per quanto, e a quale altezza, a quale velocità e con quale peso; e domanda quale sicurezza offrirà al suo pilota, quali possibilità e quali mete.

La laboriosa gestazione degli aeroplani ha quindi — nell'esperienza dei cantieri aeronautici — un significato che nulla ha a che vedere con l'indugio e la lentezza apparenti: è nella viva ed intensa pratica di lavoro che precede il volo di un nuovo apparecchio che si ha la vera creazione di esso. La laboriosa concezione dura a volte addirittura degli anni; in ogni caso sempre alcuni mesi; ma è feconda di lavoro, di studio, di conquiste.

In questo periodo, lo spirito che accomuna progettista, tecnici ed operai del cantiere costruttore è una fervorosa fede che fa pensare a quella che animava le « Botteghe d'arte » vanto della Rinascenza italiana. Gli strumenti modernissimi, le macchine complesse, i materiali perfetti, di cui oggi dispongono le officine sono — come allora pennelli, colori, marmi e crete — soltanto dei « mezzi » agli ordini della volontà, del talento e dell'amore degli uomini che li impiegano.

L'aeronautica ha, anche in questo suo aspetto, una caratteristica di bellezza e di poesia.

Nelle modernissime e possenti « botteghe » per la fabbrica delle macchine da volo, dal più umile operaio al geniale ideatore, ognuno ha una sua personalità distinta; ognuno porta il suo contributo alla gloria del volo. Il progettista, l'ideatore della nuova macchina, è il maestro: dal momento in cui si inizia il lavoro di progettazione a quello del primo volo, è a lui che fa capo tutta la complessa opera di creazione; ma a volte è l'esperienza dell'umile capo reparto che, nel corso dei lavori, suggerisce una modifica e indirizza una innovazione.

●

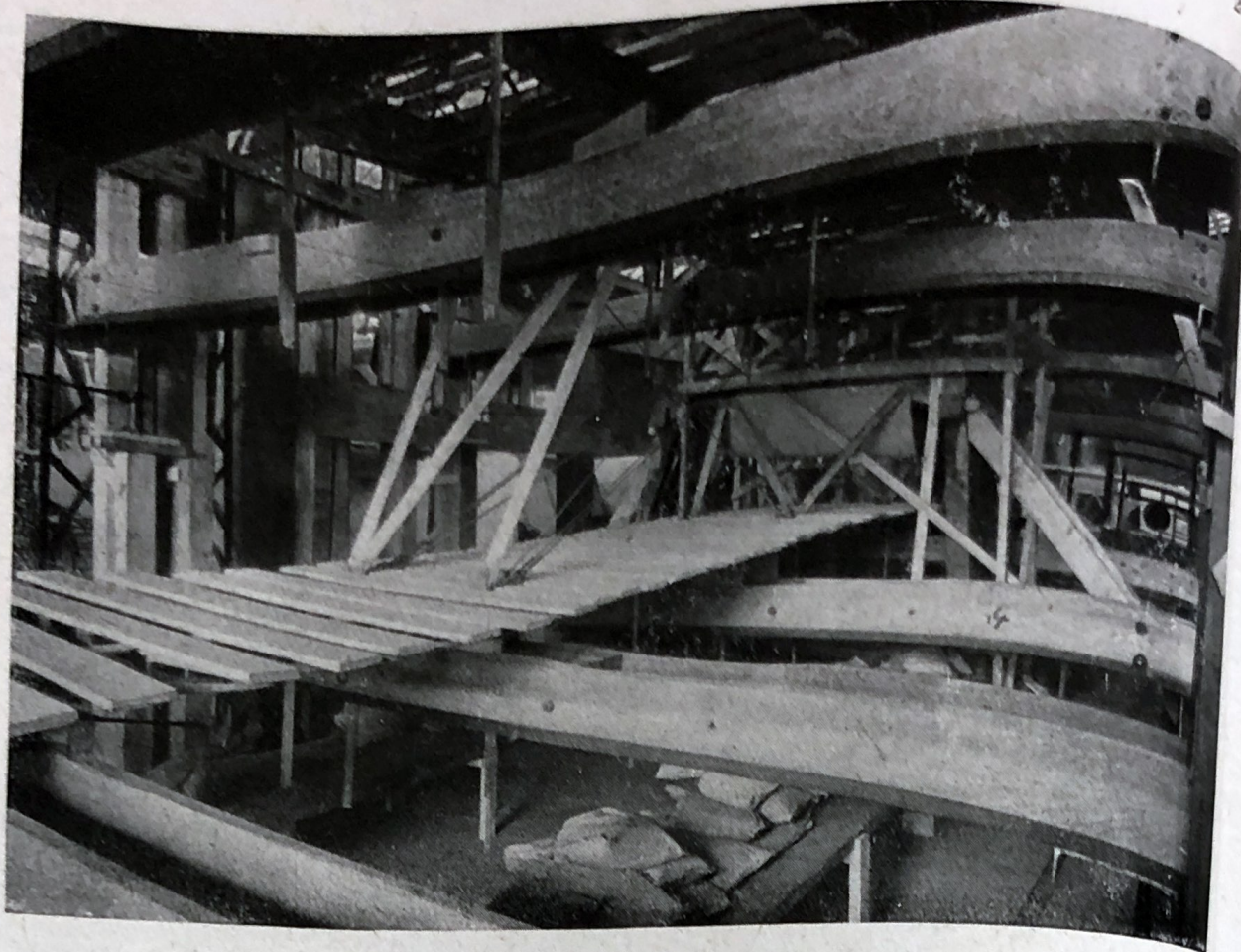
Vediamo ora di seguire a ritmo accelerato la cronaca elementare della nascita laboriosa. Omettiamo, s'intende, la parte che riguarda il motore o i motori.

« Messa a punto » una nuova formula, tracciato nelle linee di massima il progetto del nuovo apparecchio che si vuol costruire, trovate le caratteristiche di efficienza, di portanza, salita, velocità, ecc., e stabilite forma e dimensioni della nuova macchina, ha inizio la progettazione delle varie parti che la costituiranno. Ognuna di esse deve necessariamente ripetere la forma assegnatale dall'ideatore e rispettare le condizioni di peso come le rispettive resistenze meccaniche. Ciascuna di queste parti sarà chiamata a rispondere a determinati sforzi, relativi alle varie condizioni di volo, agli atterraggi, alle manovre. Ciascun elemento dovrà dunque essere dimensionato in vista delle varie sollecitazioni: quindi per la più grave, la più temibile sollecitazione alla quale si può prevedere che potrà essere assoggettata. Ma vi sono parti su cui il calcolo teorico sarebbe inane, o per lo meno inefficace.

È qui che sorge la necessità delle prime prove. Il lavoro che a questo punto si richiede è lavoro aspro, difficile e paziente di disegnatori, di tecnici, di chimici, di operai specializzati e di macchine complesse e costose.

Nell'arte della costruzione aeronautica la « prova » è forse l'elemento più prezioso, e la via sperimentale è la sola sicura. Soltanto in essa si potrà trovare una risposta valida alle tante e tante incognite che la vita aerea della macchina potrà far sorgere.

Non bastano le indagini sulle parti distaccate; devono inoltre essere provati i materiali costruttivi: dai metalli ai legni, alle tele, alle gomme e persino alle vernici. Vi sono pezzi che richiederanno materiali resistenti alla trazione, altri che pretenderanno invece materiali capaci di sopportare la fatica prolungata, o i martellamenti, o le repentine inversioni di sforzo. Le macchine che si usano per queste prove dovranno quindi riprodurre con quanta maggiore fedeltà è possibile quegli urti, martellamenti, sforzi e fatiche.

Vi saranno — nel corso dei lavori — materiali da sostituire, parti da rifare, ricerche da eseguire. Ma intanto il progetto progredisce.

UNA CELLULA BIPLANA PRONTA NELLA INCASTELLATURA PER LA PROVA STATICA.

Mentre nei laboratori continuano le prove e le esperienze, in officina si procede all'attrezzamento delle forme che contengono gli elementi per la costruzione dei pezzi e alla preparazione degli utensili per dar loro il profilo assegnato. È tutto un piccolo esercito di artigiani che collabora armoniosamente sotto la guida del maestro.

Sono stati formati gli elementi costitutivi della travatura: le cèntine, gli attacchi, i nodi più importanti. Lo scheletro della nuova macchina comincia così a profilarsi. I longheroni sono in costruzione e con essi la parte resistente della velatura, gli impennaggi, il carrello. Ma l'apparecchio che sorgerà da queste lunghe e dispendiose fatiche non sarà ancora l'aeroplano destinato a volare. La sorte di questa prima costruzione è quanto mai drammatica. Il nome stesso che le è stato dato, è di per sè un programma: « apparecchio di rottura ». Su di esso infatti sarà iniziata tutta una serie di.... maltrattamenti e di sevizie che porteranno a fracassarlo.

Svestito così com'è, nel suo aspetto miserevole di alberatura senza vele, il « morituro » viene inviato alle prove statiche. È questo il momento culminante della nascita di un aeroplano, ed è qui che ha inizio il periodo delle prove più importanti benchè forse, all'aspetto, più semplici. Si tratta, per dirla all'ingrosso, di imitare — stando in terra e nella « staticità » più evidente — alcuni degli effetti e delle condizioni della velocità e del volo per osservare il comportamento che avrà il nuovo velivolo una volta lanciato nel cielo.

Varie sono queste prove, ed ognuna ha un suo scopo ed un suo significato, e di conseguenza una sua regola. Non è qui il caso di citare dati e formule e neppur di accennare agli studi che sono in corso per « prove dinamiche », da eseguire a lato a quelle statiche, ancora più severe. Basterà dire che i valori di sicurezza che si richiedono in Italia sono più rigorosi che in ogni altra Nazione.

La più importante fra le « prove statiche » per un apparecchio normale, ossia che promette un avvenire senza.... stravaganze — chè, ove si trattasse invece di un velivolo destinato all'acrobazia le cose si complicherebbero — è quella relativa agli sforzi che la macchina, e particolarmente la sua vela-

tura, dovranno sostenere nelle condizioni di massima incidenza: la salita.

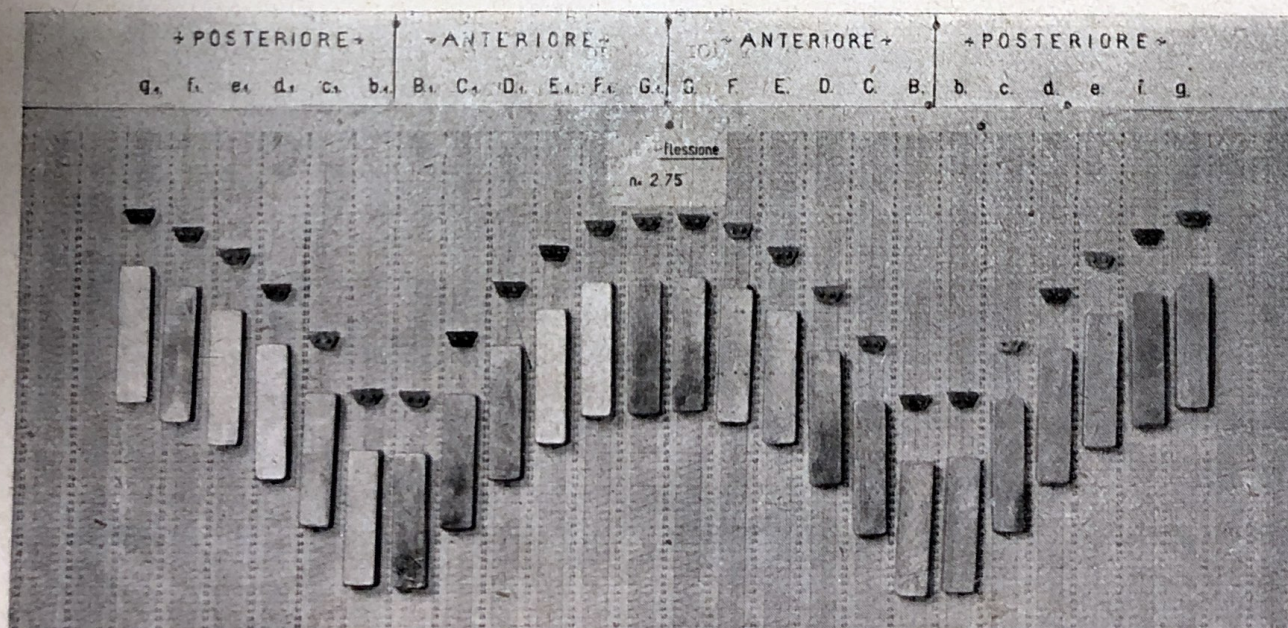
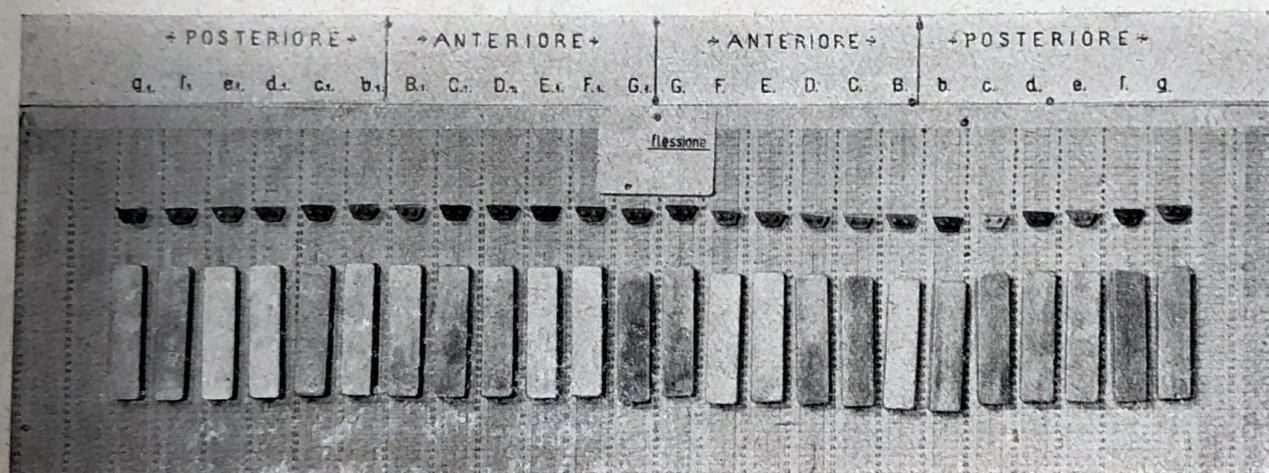
Le ali e soprattutto le parti anteriori di esse, saranno quelle che dovranno sopportare il maggiore sforzo. L'« apparecchio di rottura » viene quindi capovolto e sulle sue ali vengono posti tanti pesi i quali hanno l'ufficio di rappresentare la pressione che l'aria eserciterebbe nelle presunte condizioni di volo.

Potrà sembrare strano ad un profano che il migliore dei modi per imitare in un certo senso il cielo e i suoi elementi, simboli della lievità e dell'inconsistenza, sia proprio quello di usare del peso e precisamente di volgari sacchetti di sabbia. Ma in aeronautica il peso è il « Deus ex machina » — sarebbe forse più esatto dire il « Diavolo »..! — della maggior parte dei problemi e delle situazioni.

Continuando a caricare di sacchetti di sabbia le ali del nostro « morituro » si arriverà ad un momento in cui il carico sarà equivalente a quello che dovrà divenire il peso del velivolo finito. Questo si chiamerà: carico coefficiente.

Sarebbe, a rigore, il carico massimo che l'ala dovrebbe poi sopportare in volo. Ma nessuno si fiderebbe di interrompere a questo punto la prova. L'apparecchio che sopportasse soltanto il suo peso non avrebbe margine alcuno di sicurezza.

E allora si ricomincia nell'operazione dell'aggiunta dei sacchetti. E qui viene il rego-

PER SEGUIRE ATTENTAMENTE — IN OGNI ISTANTE E PER OGNI PORZIONE DELL'AEROPLANO — LA RESISTENZA ALLO SFORZO DAL QUALE L'APPARECCHIO È SOLLECITATO, SI RICORRE AD APPOSITE TABELLE, SUDDIVISE IN TANTE COLONNE GRADUATE, LUNGO LE QUALI POSSONO SCORRERE DEGLI INDICI APPESI AD UN FILO METALLICO. - NOTARE NELLA PRIMA ILLUSTRAZIONE UN ACCENNO DI SFORZO NEL SETTORE DI DESTRA; NEL SECONDO CASO, INVECE, GLI INDICI RIVELANO UN NOTEVOLE SFORZO DI FLESSIONE SOPPORTATO CON PERFETTA RISPONDENZA DI EQUILIBRIO NEI DUE CAMPI DESTRO E SINISTRO (RISPETTIVAMENTE ANTERIORE E POSTERIORE).

LE PROVE DI UNA FUSOLIERA DURANTE LA CARICA DEL PESO. (SUL DAVANTI SI VEDONO AMMONTICCHIATI

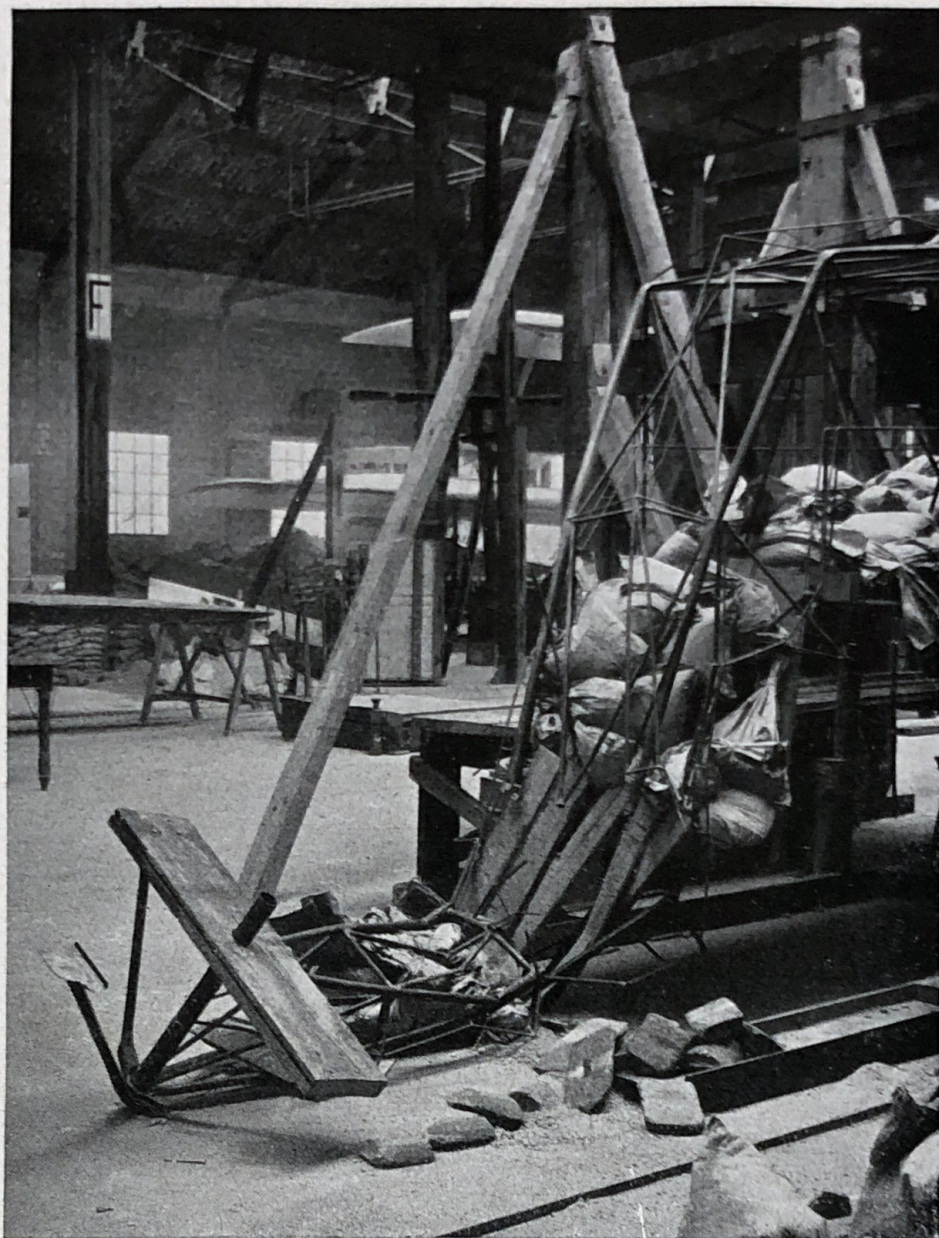
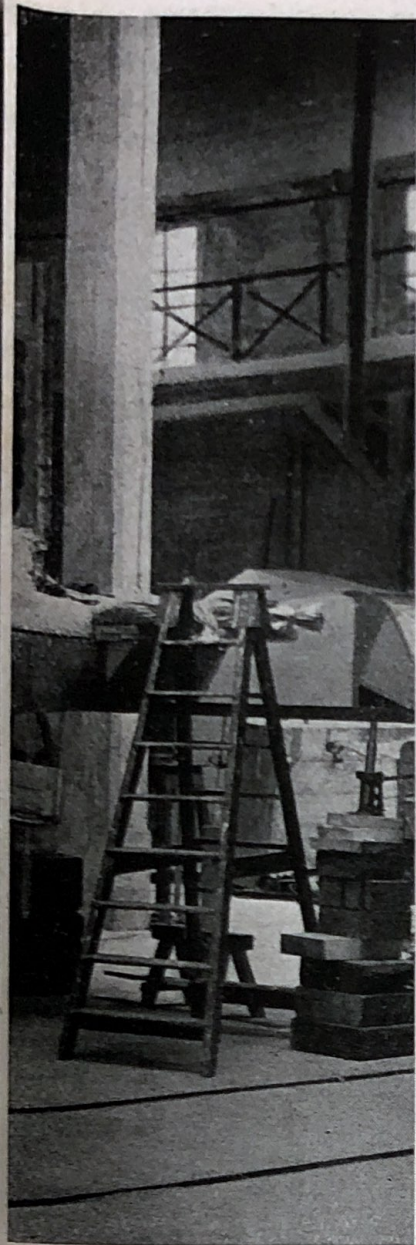
lamento: secondo i tipi di apparecchi dovranno infatti essere provati tre, quattro e anche più « carichi coefficienti » per raggiungere il cosiddetto « carico elastico » quello cioè sotto il quale l'apparecchio non deve minimamente risentire dello sforzo compiuto.

Ma la prova non è ancora finita. Verificato il « carico elastico », lo si toglie per esaminare se tutto l'assieme della velatura è ritornato al punto di partenza, poi si torna a ricollocarlo, duplicato, quadruplicato... quintuplicato... sino a che non si sarà raggiunto lo scopo finale: la rottura.

Un longherone, un montante, un punto più debole degli altri avrà finalmente ceduto. Di qui potranno essere tratti i calcoli sulla maggiore o minor robustezza dell'apparecchio.

Ma la sorte delle ali alle « prove statiche » non si fermerà neppure qui; vi saranno ancora le prove per il carico rovescio, per il caso di « picchiata in candela », ecc.

Anche la fusoliera esigerà le sue dure esperienze. Dovrà resistere agli sforzi dei voli manovrati con i piani di coda, alle sollecitazioni del motore e degli altri pesi eventuali: saranno dunque nuove prove, nuovi carichi, nuove rotture.

Guai al lettore se volessimo citargli i tanti e tanti elementi che devono essere provati, oltre a quelli accennati, prima che sia dato finalmente il benestare al proseguimento della costruzione!

ROSI PANI DI PIOMBO).

IL RISULTATO FINALE DI UNA « PROVA DI ROTTURA » DELLA CODA AL LIMITE.

A questo punto con il denaro ed il tempo già spesi, quella famosa carrozzella della metafora, avrebbe già percorso buona parte del giro del mondo.

Ma intanto ogni risultato ha potuto essere dosato, studiato, discusso e infine archiviato. Il povero « apparecchio di rottura », esaurite finalmente tutte le prove richieste... « muore » per servire di modello al *vero* apparecchio che sta per uscire dal cantiere.

L'ufficio tecnico non ha perduto tempo: i piani per le sistemazioni interne sono stati predisposti e i pezzi che hanno dovuto subire modifiche, ridisegnati; nei vari reparti del cantiere, dalle segherie alle officine specializzate, si è lavorato alacremente.

Installato finalmente il motore, o i motori, e svolte le ultime verifiche alle conduttture dell'olio e della benzina e all'elica, il nuovo apparecchio esce nel campo per il collaudo.

Gli interrogativi e le ansie non sono ancora finiti: « sarà equilibrato? », « il baricentro sarà a posto »?, e « l'impennaggio »?

Il pilota saggia il motore, fa togliere gli scarponi di sicurezza, e comincia a rullare. Tenta dapprima, ancora titubante e accorto, dei piccoli salti, e, quindi, finalmente il volo.

Il cuore del progettista, dei tecnici, e di quanti hanno collaborato alla nascita prodigiosa è serrato per l'emozione....

FEDERICO VALLI

264

ROMA - PALAZZO FARNESE - PRIMO VESTIBOLO (ANTONIO DA SANGALLO). *(fot. Alinari)*

PALAZZO FARNESE

AMBASCIATA DI FRANCIA

Ogni qualvolta un avvenimento storico o politico unisce Italia e Francia, risuona il nome di « Palazzo Farnese » quasi simbolo della presenza della Francia in Roma.

La sua fama di monumento dell'età d'oro della nostra architettura, cui aggiungono alto pregio le pitture dei Carracci, è legata così a quella di sede dell'Ambasciata di Francia. Ciò ha la sua ragione di essere anche nel fatto che, più volte nei secoli e fin dalla metà del '500, quando il palazzo era ancora lontano dall'essere compiuto, i rappresentanti diplomatici della Francia vi ebbero dimora e — come si è espresso di recente un ambasciatore francese — « vi fecero della storia ».

Dell'opera d'arte e delle vicende artistiche e storiche del palazzo, della sua grandezza, della sua decadenza e del suo rinnovato splendore, tratta con efficacia e competenza in questo articolo Michele de Benedetti, chiaro scrittore già noto ai nostri lettori per altri pregevoli scritti pubblicati nella nostra Rivista.

Appena superata la soglia del grande vestibolo, cui le doppie file di sei possenti colonne doriche di granito rosso che sostengono con i pilastri la triplice navata danno nella semioscurità che vi regna la solennità misteriosa di un tempio, si trovano, alla destra e alla sinistra del portone, due alte finestre, nel vano delle quali si svolgono tre gradini larghi e comodi come banchine. Le lastre di pietra e le pareti all'intorno appaiono scavate, corrose da profondi solchi ed annerite, come nei vasti focolari delle case di campagna: e, per l'appunto, in sorta di caminetti nei quali accendevano le fascine per riscaldarsi e facevano bollire le pentole fumose o arrosolare le padelle scroscianti, le avevano trasformate « gli zampitti », i tristamente famosi gendarmi-briganti raccolti a difesa del Papa negli ultimi anni prima del '70 e che dell'atrio e del cortile di Palazzo Farnese sotto l'occhio paterno dello spodestato Francesco II re di Napoli, che lo abitava, avevano fatto un loro accampamento.

A questo era ridotta la magnifica corte, opera del Sangallo e di Michelangelo, che il Taine definì il « capolavoro dell'edificio » e che aveva in altri tempi visti fiorire candidi fra i travertini dei suoi portici i marmorei gruppi dell'*Ercole Farnese* e del *Toro Farnese* e della *Flora* e le altre sculture greche che gli stessi Borboni, venuti in possesso del palazzo in seguito al matrimonio di Elisabetta Farnese con Filippo V di Spagna, hanno in seguito fatto trasportare al Museo di Napoli.

In egual modo negli appartamenti, spogliati a poco a poco delle meravigliose ricchezze d'arte che vi aveva raccolto fin dal principio del '600 Fulvio Orsini, agonizzava in una tristezza senza speranze la dinastia borbonica, rifugiatasi in Roma dopo la perdita del regno, prima ospite del Papa al Quirinale, poi divisa fra Palazzo Nepoti in piazza Venezia e Palazzo Farnese, e finalmente chiusa tutta in quest'ultimo dopo la morte della madre di Francesco III, Maria Teresa, avvenuta per colera in Albano nel 1867.

A Palazzo Farnese i Borboni celebrarono così gli ultimi languenti splendori e piansero le ultime amare lagrime: nell'aprile del 1869 si compì il matrimonio di una delle ultime sorelle di Francesco II, Maria Pia delle Grazie — «Pietta» come la chiamavano in famiglia — con Roberto, duca di Parma; nel luglio dello stesso anno avvenne la nascita del primo figlio del Conte di Caserta che aveva sposato la cugina Maria Antonietta, figliuola del Conte di Trapani; e finalmente, nella notte di Natale, la tanto attesa nascita dello sperato erede di Francesco II e della regina Maria Sofia e che fu invece una gracile bimba, Cristina Maria Pia, che ebbe padrino nel solenne battesimo il Papa e madrina l'imperatrice Elisabetta d'Austria — allora in tutto il fulgore della sua gioventù e della sua bellezza — appositamente venuta a Roma.

Fu veramente quel battesimo, celebrato con gran pompa, l'estremo atto di fasto della Corte borbonica; nel marzo del 1870 la bimba moriva e Francesco II, sempre più oppresso dalla tristezza e vinto dalle sue tendenze mistiche, partiva, fuggiva da Roma con la moglie,

PALAZZO FARNESE - FACCIATA SANGALLO E MICHELANGELO.

per l'Austria prima, e poi per la Baviera. E così avvenne che il 20 settembre del 1870 non si trovassero a Palazzo Farnese che il Conte e la Contessa di Caserta e il giovane Conte di Bari.

Nel timore di chi sa quali avvenimenti, essi ne fecero sbarrare il portone con l'ordine di non aprire a nessuno; sul balcone issarono la bandiera prussiana. La piazza fu occupata da un battaglione di bersaglieri. Padre Borelli, che era stato precettore delle giovani principesse e si trovava a San Pantaleo, si diede subito gran pena ad ottenere per i suoi antichi Sovrani la protezione delle autorità italiane e vi riuscì facilmente; ma il difficile era far pervenire la notizia a Palazzo Farnese, diventato impenetrabile come una fortezza. Una signora amica si offerse per la bisogna, si annunziò come « persona del Vaticano » e le fu aperto. Quando il Conte di Caserta udì il messaggio dalla bocca della gentile ambasciatrice, si racconta esclamasse: « In questa città valgono più le donne che gli uomini »!

Partiti i Borboni, a Palazzo Farnese non rimase che il duca della Regina, che Francesco II aveva lasciato a Roma come suo rappresentante fra politico e amministrativo presso il Pontefice, ed un altro nobile napoletano fedele alla dinastia, il duca di San Martino, una delle più originali figure che abbiano frequentata l'alta società romana fino a cinque lustri or sono — come tuttavia si ricorda — instancabile a portare in giro la sua piccola, grossa e pur vivace persona ed il suo spirito meridionalmente festoso, accolto da tutti, « bianchi e neri », così si diceva allora, con la stessa simpatia.

È ad essi per l'appunto che si rivolse per ottenere in affitto Palazzo Farnese il marchese di Noailles, nominato ministro plenipotenziario di Francia al Quirinale sulla fine del 1873, ed alle cui origini orleaniste la nobiltà clericale romana non sapeva perdonare la incondizionata adesione alla Repubblica ed il suo gradimento a diventare rappresentante del Governo francese in Roma italiana.

Si cercò di imbastire contro di lui una piccola congiura e d'impedirgli possibilmente di trovare nella capitale un edificio degno per sede della allora legazione. Ma, mentre i nobili romani godevano già dell'impiccio in cui lo avevano messo, il marchese di Noailles, da vero diplomatico, se ne districava facilmente, senza dover girare invano per le vie, come essi immaginavano, col naso all'aria a cercare

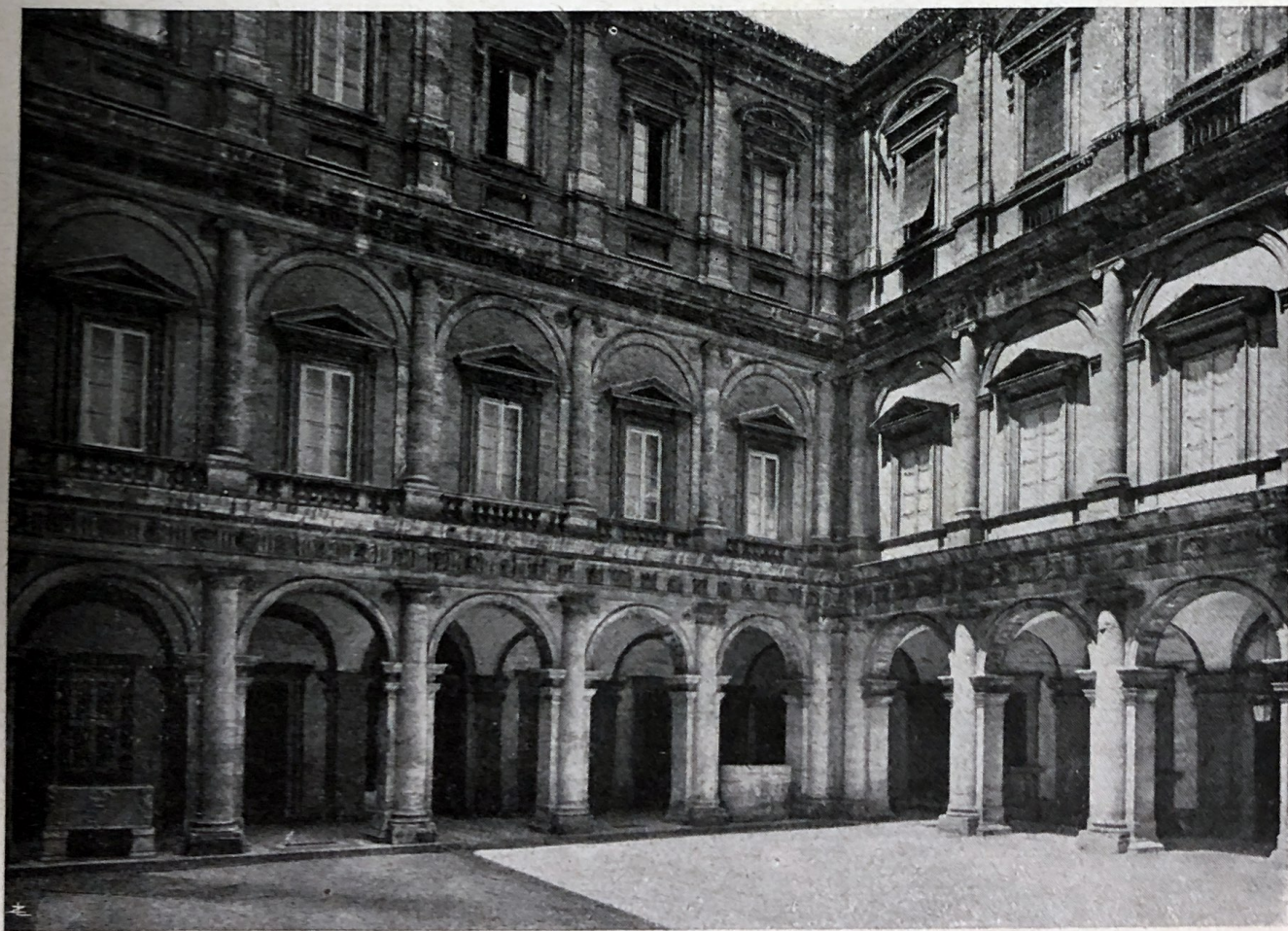
un « Est locanda » che gli confacesse. Si recò a Palazzo Farnese, dove per l'appunto un suo antenato, un conte di Noailles, aveva alloggiato egualmente ambasciatore di Francia due secoli e mezzo prima, chiese al rappresentante dei Borboni un affitto per tre anni, lo ottenne, fece restaurare l'appartamento e quindi domandò che gli si prolungasse il contratto per dodici anni.

La questione diventava politica: si poteva ammettere in carta bollata da parte dell'ex Re di Napoli, che il rappresentante della Francia presso il Re d'Italia rimanesse in Roma per un tempo così lungo? Ma poichè non dipendeva certo da ciò il ristabilimento del potere temporale, furono concessi gli ipotetici dodici anni, poi sempre prolungati fino a che nel 1906 non venne fatta al Governo della Repubblica l'offerta di divenire proprietario del Palazzo.

Allora nacque la « questione del Palazzo Farnese » che non è stata risoluta se non alla fine del 1911, con una risoluzione... provvisoriamente definitiva o definitivamente provvisoria. Se bene la Camera dei deputati francesi avesse già deliberato l'acquisto, il Governo lo sospese per opposizioni determinatesi in Senato e per delicatezza verso lo Stato italiano che aveva sollevato dei dubbi giuridici sulla proprietà dei Borboni e verso la nostra opinione pubblica che si mostrava addolorata di cedere a degli stranieri — sia pure amici — uno dei maggiori capolavori architettonici del Rinascimento.

La situazione si è poi risolta apparentemente secondo il desiderio della Francia, cui è stato ceduto il Palazzo con diritto di riscatto da parte dell'Italia entro 25 anni, che stanno appunto per scadere.

Il caso di amor proprio che ne facevano gli italiani, e soprattutto i romani, è facilmente giustificabile. Bisogna infatti considerare che il Palazzo Farnese non solo è forse il più bello e vasto edificio di Roma, dal quale derivano molti altri palazzi romani, ma che in esso ha lasciato, fra l'altro, la sua impronta gigantesca Michelangelo.

Cominciato nel 1530 per iniziativa del cardinale Alessandro Farnese, che fu più tardi papa sotto il nome di Paolo III, su progetto di Antonio Sangallo, il quale s'inspirò nell'i-

(*fot. Alinari*)

PALAZZO FARNESE - IL CORTILE (ANTONIO DA SANGALLO, MICHELANGELO E G. DELLA PORTA).

(fot. Alinari)

PALAZZO FARNESE - LA FACCIATA POSTERIORE (ANTONIO DA SANGALLO, MICHELANGELO E G. DELLA PORTA).

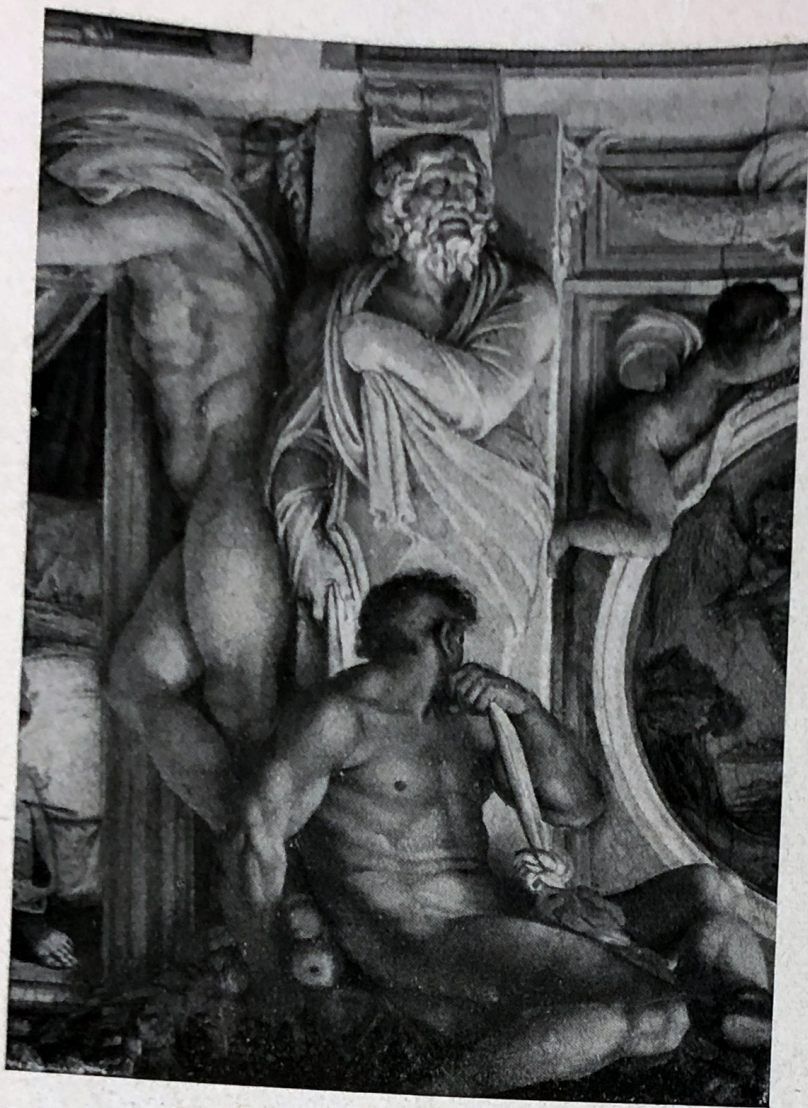
niziare la magnifica corte a quello che i romani consideravano l'esemplare perfetto dell'architettura romana, il Teatro Marcello, Michelangelo ne proseguì la fabbrica costruendo i due prospetti laterali, gli ordini superiori del cortile, il meraviglioso cornicione della facciata e la loggia (1556). Suo intendimento era quello di aggiungere al cortile esistente un secondo che conducesse fino al Tevere, e di gettare un ponte traverso il fiume per congiungere il palazzo alla stupenda villa Farnesina sull'altra sponda.

Michelangelo purtroppo morì senza poter mettere in esecuzione la sua grandiosissima idea ed «il dado Farnese», come venne chiamato il palazzo per la perfetta forma quadrata, fu terminato dopo lunghi altri lavori dal Vignola (1564) e da Giacomo Della Porta che fabbricò il grandioso prospetto di via Giulia (1580); tanto lunghi lavori, anzi — durati più di ottant'anni! — che fecero un giorno trovare la statua di Pasquino, eterno festosissimo interprete dello spirito del popolo romano, con una bussoletta al collo, recante la scritta: « Elemosina per la fabbrica dei Farnesi »!

Quello che certamente non costarono molto furono i travertini ed i marmi trasportati liberamente, come allora si usava, dal Colosseo, dalle Terme Costantiniane, dal Foro di Traiano, dal Teatro di Marcello; nè il cardinale Odoardo Farnese si può dire abbia gettato via il suo denaro quando alla fine del 1595 chiamò Annibale Caracci, allora già salito in fama, e gli diede l'incarico di decorare la grande galleria costruita dal Della Porta su disegni del Sangallo ed altre sale del Palazzo. Per cinque anni che durò il lavoro l'emolumento fu questo: alloggio e sei scudi al mese, più il pane ed il vino per lui e per i suoi aiutanti. Il Caracci rimase tanto umiliato e rattristato da un simile trattamento così in contrasto con la coscienza che egli aveva del proprio valore e del valore dell'opera intrapresa e compita che alla fine ne morì di crepacuore con la sola consolazione, che egli stesso aveva chiesto, di essere seppellito al Pantheon accanto a Raffaello. Non è spesso una leggenda quella del mecenatismo artistico degli antichi signori?

E pure il Caracci era riuscito nella galleria di Palazzo Farnese a superare sè stesso, fre-

PALAZZO FARNESE - SALA DA PRANZO.

270

PALAZZO FARNESE - PARTICOLARE DELL'AFFRESCO NELLA VOLTA DELLA GALLERIA: CARIATIDI ED ANGIOLETTI (A. CARACCI E SCOLARI). (*fot. Alinari*)

scandone, secondo la classica tradizione italiana, non le pareti, ma la volta di vaste composizioni che si svolgono intorno al quadro centrale raffigurante il « trionfo di Bacco ed Arianna » e dipinte con quell'armonia fatta di grazia e di grandiosità nella composizione come nel colorito, che mi fa paragonare la pittura della fine del Cinquecento ad una rosa completamente aperta, ma salda e luminosa, nei suoi petali ancora raccolti, che non risveglian più l'immagine della gracilità del bocciolo nè l'idea di poterla veder mai sfogliarsi ed appassire!

Tutta la mitologia e tutta la poesia antica, ma in ispecial modo tutto l'amore e tutti gli amori degli déi e degli uomini sono ricordati ed esaltati nelle pitture caraccesche: Polifemo e Galatea, Giove e Giunone, Diana e Endimione, Orfeo ed Euridice, Anchise e Venere, Leandro ed Ero, Ercole e Jole, quante coppie di amanti più o meno fedeli o felici vantò la antichità hanno nella gran sala di Palazzo Farnese la loro evocazione.

La decorazione della galleria fu terminata verso il 1600, data indicata nell'affresco di « Polifemo e Galatea » ed in essa Annibale Caracci ebbe senza dubbio anche l'aiuto di altri: certo quello di suo fratello Agostino. Disegni che esistono agli Uffizi e alla Corsini, il cartone della « Galatea » alla National Gallery ed altri documenti ci mostrano in certo modo lo svolgimento della bella opera che ha suscitato — non solo quando fu creata ma in tutti i tempi — gran coro di esaltazioni. Gli affreschi del Caracci furono perfino paragonati e posti accanto a quelli di Raffaello, del quale è evidente l'influsso, come nell'architettura degli scomparti e delle figure che li decorano si ricorda Michelangelo. « La liberazione di Andromaca » e « Perseo e la Medusa » sono anche inspirate a Benvenuto Cellini della Loggia dei Lanzi di Firenze.

Un'altra sala, che viene chiamata « Gabinetto », è stata frescata dai Caracci, i quali la eseguirono prima di accingersi alle pitture della Galleria, rappresentando storie di Ercole ed altre di Ulisse con agli angoli le figure allegoriche delle « virtù cardinali ». Gli scomparti di forme varie sono inquadrati da cornici in istucco dorato con ornati « in grisaille ».

In sale minori vi sono fregi dipinti da Daniele di Volterra e dal Salviati. Ma la decorazione più ricca delle pareti è ora data dalla magnifica serie di « Gobelins » che il Governo Francese ha concesso alla propria ambasciata. Un nuovo salone da ballo è stato ricostruito tre anni or sono, mentre era ambasciatore M. de Beaumarchais.

●

Il primo ambasciatore di Francia che abitò palazzo Farnese fu Paolo di Labarthe fin dal giugno 1552. Ma l'anno seguente da

PALAZZO FARNESE - SALA DI RICEVIMENTO.

(fot. Alinari)

PALAZZO FARNESE - IL TRIONFO DI BACCO E ARIANNA, AFFRESCO NELLA VOLTA DELLA GALL. (A. CARACCI E SCOLARI).

Enrico II, che voleva ristabilire col Pontefice le relazioni molto scosse dall'aiuto che egli aveva dato al Ducato di Parma, fu mandato in Roma il signor De Lansac vantato per uno dei diplomatici più abili e seducenti del tempo. Ed egli vi giunse « con gran desiderio di abitare il palazzo nuovo di Farnesi, essendogli stato offerto con molta cortesia dalla nostra signora duchessa », secondo si legge in una lettera al cardinal Farnese. Ma, come avviene delle cose molto attese, pare che l'appartamentino « di poche stanze, molto aperte » destinatogli al secondo piano fosse una delusione per l'ambasciatore, il quale preferì andare ad abitare altrove. Al primo piano del palazzo Farnese s'installò invece il cardinale di Bellay, anch'egli inviato contemporaneamente dal Re cristianissimo come « protettore degli affari di Francia » e che molto favorì la politica del suo monarca in Roma coll'ascendente del fasto, della liberalità e della cultura. Sembra, fra le altre cose, che avesse per segretario Rabelais!

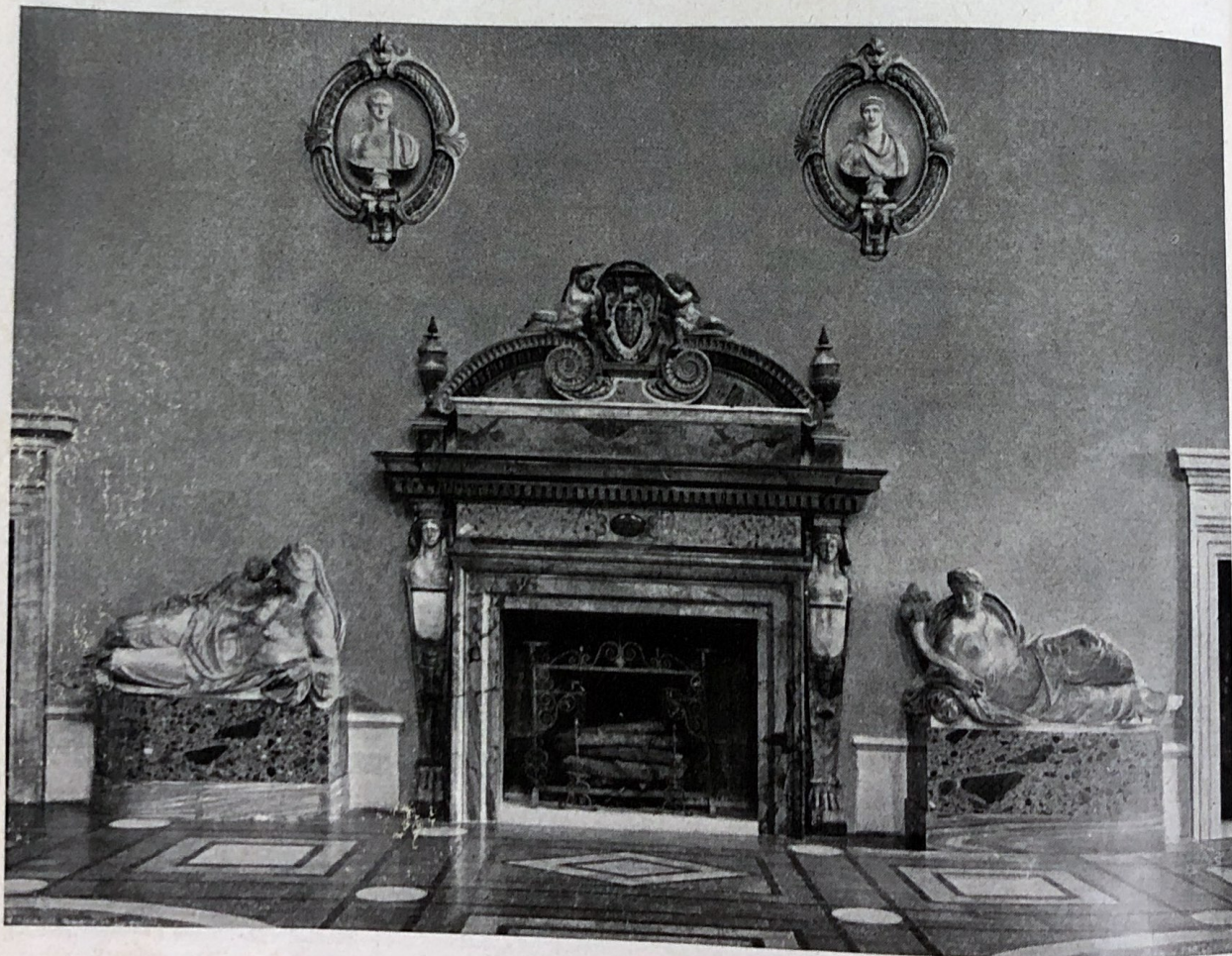
Un secolo dopo, sotto Luigi XIV, Palazzo Farnese, ancora sede degli ambasciatori francesi, diventava teatro di avvenimenti ben gravi che minacciarono perfino la calata di un esercito contro il Papa e la costituzione — a difesa di questo — di una nuova Santa Lega. Al momento della morte del Mazzarino, non avendo la Francia rappresentanti presso il Pontefice col quale si trovava nuovamente in cattive relazioni, Luigi XIV scelse per riallacciarle proprio l'uomo più astioso e difficile che si conoscesse in Francia, il duca di Créqui e gli diede il singolare mandato diplomatico « di scontentare il papa, i nipoti del papa, i grandi signori romani, tutti in una parola se fosse stato possibile ». Per il duca era andare a nozze! Entrato infatti a Roma nel giugno del 1662 con una corte di armati, due mesi dopo i suoi uomini si azzuffava-

PALAZZO FARNESE - NUOVO SALONE DA BALLO.

no replicatamente con la guardia còrsa del Papa, fino a che la stessa ambasciatrice fu minacciata ed un paggio ucciso. L'ambasciatore si fortificò in Palazzo Farnese, il Papa spedì le truppe ad assalire i Francesi.... e le cose sarebbero finite molto male se il duca non avesse risoluto di andarsene, insalutato ospite, mentre il suo Re protestava scrivendo al Papa che « un simile attentato non ha avuto finora esempio neppure fra i barbari! ».

Un ventina d'anni dopo, ad un successore del Crequi, il marchese di Lavardin, avvenne quasi peggio: anch'egli giunse in Roma in atto di sfida con una specie di esercito di ottocento armati che distribuì a Palazzo Farnese e in tutto quel quartiere all'intorno che un tempo era collegato al palazzo e ne godeva dei diritti e dei privilegi. Ma anzichè imporre così la propria potenza gli accadde il contrario; chè non solo non riuscì a presentare le sue credenziali al Papa Innocenzo XI, un Odescalchi, ma non fu ricevuto neppure dal Cardinal Segretario di Stato e se ne dovette tornar via per non lasciar troppo a lungo l'ambasciata di Francia « sede vacante ».

La storia diplomatica e politica delle relazioni tra Francia e Roma, come più tardi tra la Francia e l'Italia ha dunque in Palazzo Farnese una tradizione secolare. Si dice infatti, per antonomasia « Palazzo Farnese » quando si vuole indicare l'Ambasciata di Francia. Ciò la solleva quasi al rango dei Ministero degli Esteri che si nominano talvolta, o dagli edifici « Palazzo Venezia », come un tempo « la Consulta », o dalle località come il « Quai d'Orsay » o la « Ballplatz » o la « Wilhelmstrasse ». Nessun'altra ambasciata a Roma, e, per quanto io mi sappia, altrove, ha questo onore che le viene anche dal fatto di essere allogata in quello che si può considerare come il più famoso palazzo del mondo.

Quanti avvenimenti storici nell'ultimo mezzo secolo hanno avuto in esso la loro ripercussione! Non è qui il luogo nè il caso di ricordarli. Nominerò tuttavia i rappresentanti della Francia del più recente periodo, che non sono tuttavia molti perchè il Barrère, « il signor Barrère » come tutti lo chiama-

PALAZZO FARNESE - CAMINO DEL GRAN SALONE DA BALLO.

(fot. Alinari)

PALAZZO FARNESE - INTERNO DELLA GALLERIA DALLA PARTE DEL PERSEO.

vano alla francese, è rimasto ambasciatore a Roma presso il Quirinale per 26 anni. Con lui furono conchiusi gli accordi del 1900 relativi al Mediterraneo che stabilirono la libertà di azione per la Francia al Marocco e per l'Italia in Tripolitania, come fu firmato il patto del 1902 con il quale le due Nazioni s'impegnarono reciprocamente a rimanere neutrali in caso di conflitto nel quale l'una o l'altra fosse stata oggetto di aggressione. L'Intesa che doveva mescolare sui campi di battaglia e di vittoria della grande guerra il sangue dei figli delle due grandi Nazioni si preparava allora. Nel 1922 al Barrère succedette René Besnard, che veniva dalla politica essendo stato parecchie volte Sottosegretario di Stato e Ministro. Dopo di lui si è avuto invece per quattro anni un ambasciatore di carriera, M. de Beaumarchais, molto amato ed ora compianto da tutti. E di nuovo un uomo politico, M. de Jouvenel, il quale non è rimasto a Palazzo Farnese che i sei mesi consentitigli dalla sua carica di senatore, alla quale non voleva rinunziare. Ma sono stati bene spesi, se il Capo del Governo gli ha testè reso l'alto onore di ricordarlo quale uno degli artefici del patto di amicizia. Gli è succeduto nel 1934 ancora una volta un diplomatico di carriera, il conte Charles de Chambrun, attuale ambasciatore. Anch'egli ha avuto così la fortuna di essere efficace collaboratore del suo Governo nelle trattative per i recenti accordi.

Ma Palazzo Farnese, oltre che operosissima officina di attività politica ha anche un'altra tradizione cara alla società Romana, quella della sua squisita, intima ospitalità nel lusso di una cornice che non si può immaginare più grandiosa. Di essa va naturalmente il merito oltre — e vorrei dire più — che agli ambasciatori, alle ambasciatrici; e dopo aver ricordato M.me Barrère, M.me Besnard, M.me de Beaumarchais e M.me de Jouvenel, non potrei meglio chiudere quest'articolo che col rendere omaggio alla Contessa de Chambrun, figlia del Duca di Rohan, che rappresenta ora così degnamente a Palazzo Farnese anche la nobile tradizione delle Donne francesi intellettuali ed artiste.

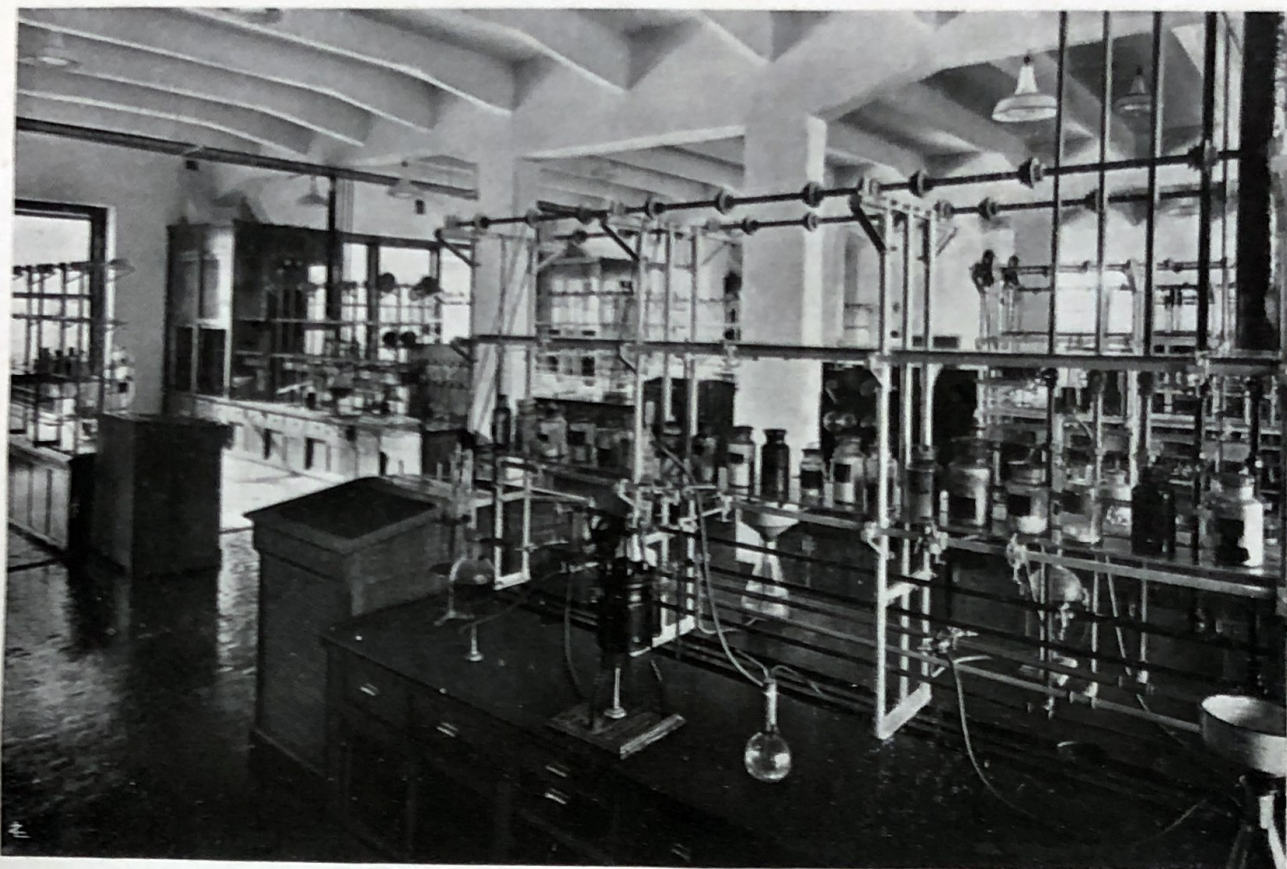
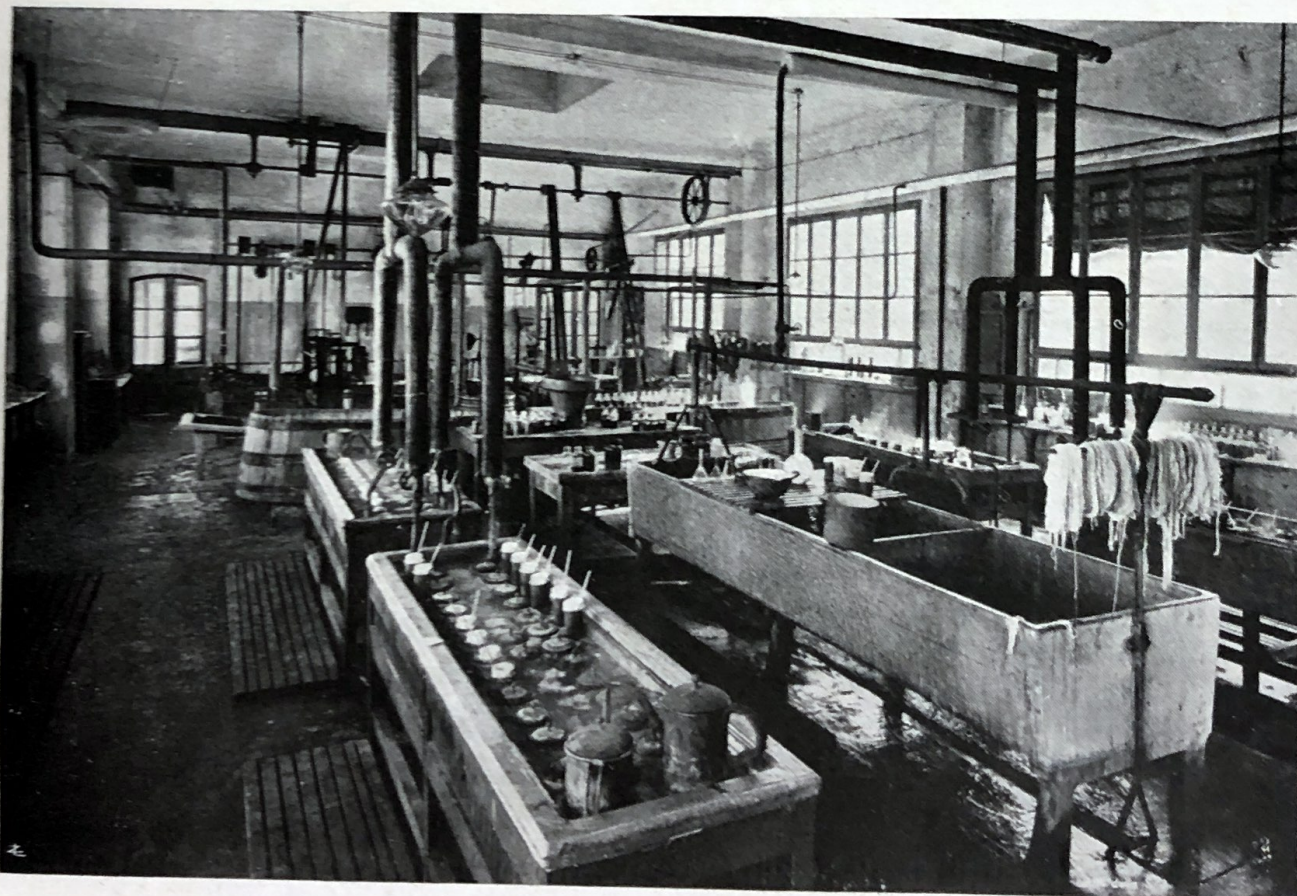
MICHELE DE BENEDETTI

UNO DEI VIALI INTERNI DI UNA FABBRICA ITALIANA PER LA PRODUZIONE DEI COLORANTI E DEI PRODOTTI INTERMEDI.

L'INDUSTRIA ITALIANA DEI COLORANTI

L'industria delle materie coloranti organiche sintetiche e dei prodotti intermedi che servono alla loro fabbricazione, sorta nella seconda metà del secolo scorso, si è rapidamente sviluppata nei primi lustri del nostro secolo, in stretto rapporto con l'incremento delle industrie tessili e con le molteplici esigenze del gusto e della moda, così diverse da nazione a nazione e da ceto a ceto, in ogni singolo paese. Ma la guerra ha recato profonde modificazioni nella distribuzione geografica degli impianti di produzione. Un'industria dei coloranti è sorta anche nei Paesi che sino al 1914 erano tributari dell'Inghilterra, della Germania, della Svizzera e degli Stati Uniti, ed è rimasta in efficienza anche quando sono venute a cessare le circostanze che ne hanno determinato il rapido sviluppo. Questa nuova dislocazione d'impianti — come sempre avviene in casi analoghi — ha prodotto a sua volta notevoli spostamenti e variazioni nelle correnti esportatrici ed importatrici, con ripercussioni più o meno gravi, crisi di produzione e di consumo più o meno ristrette e localizzate, sino a raggiungere lentamente e faticosamente un assestamento, se pure non del tutto stabile.

Lo sviluppo della produzione dei coloranti negli altri Paesi.

Per i suoi rapporti con le industrie che concorrono ad assicurare la difesa nazionale, per lo sviluppo veramente prodigioso che le industrie tessili sono andate assumendo negli ultimi decenni, per il consumo fortissimo di prodotti dell'industria inorganica (acidi, basi, solfuri, cloro, riducenti, ossidanti, ecc.), la fabbricazione degli intermedi e delle materie coloranti può essere considerata una del-

UNO DEI VASTI, RECENTI ED ATTREZZATI LABORATORI DI RICERCHE SCIENTIFICHE PER LA CHIMICA ORGANICA DI UNO STABILIMENTO DELL'ALTA ITALIA.

UN AMPIO E BENE ATTREZZATO LABORATORIO DI TINTORIA PER LA «MESSA A TIPO» DEI COLORANTI IN UNO STABILIMENTO LOMBARDO.

le più complesse e delicate branche della industria chimica moderna.

Si comprende pertanto l'interessamento degli organi Statali dei vari Paesi al sorgere, al consolidarsi, al progredire di produzioni che richiedono impianti modernissimi e costosissimi, la tendenza ad accentrare la fabbricazione in grandi organismi industriali dotati di larghissimi mezzi e di solide ed estese organizzazioni commerciali.

Questi colossi che controllano il mercato dei rispettivi Paesi ed estendono la loro attività a quasi tutti i rami della chimica organica ed inorganica, mettendo ogni cura nel perfezionamento continuo degli impianti e delle lavorazioni in base ai risultati più recenti degli studi e delle esperienze, si chiamano « Etablissements Külmann » in Francia, « Imperial Chemical Industrie » (Gruppo Mond) in Inghilterra, « I. G. Farbenindustrie » in Germania, « Montecatini » in Italia, ecc.

Settantacinque anni di storia.

La produzione mondiale di sostanze coloranti si valuta ora, all'incirca, su una media annua di 200.000 tonnellate, pari in valore ad oltre un miliardo e mezzo di lire; cifre oltremodo significative se si pensa che la fabbricazione di coloranti artificiali è stata iniziata su scala industriale appena dal 1860, e prima di affermarsi ha dovuto attraversare e superare parecchie crisi e di non lieve entità.

Com'è noto, la prima scoperta delle sostanze coloranti, la quale doveva segnare il passaggio dai colori naturali a quelli sintetici e schiudere la via a possibilità di fabbricazione e di consumo sino ad allora impensate, si ricollega alle ricerche scientifiche di Mitscherlich, di Hofmann, di Zinin e di altri, sui prodotti di distillazione del catrame. Nel 1856 William Henry Perkin, di Londra, allievo di A. W. Hofmann, scopre la *malveina* (color violetto) e pochi anni dopo, nel 1859, il francese Emanuele Verguin scopre la *fucsina* (color cremisi). Alle fortunate esperienze di laboratorio, seguono tentativi non molto soddisfacenti di produzione industriale. La fucsina viene fabbricata per la prima volta nello stabilimento « Renard Frères et Frank » di Lione, ma a costi proibitivi, così che il prezzo di vendita del prodotto greggio ascendeva a circa 200 Fr. il chilogrammo e soltanto in un secondo tempo potè essere ridotto a 100 Fr.

La nuova industria nasceva sotto auspici poco favorevoli e per quanto i successivi perfezionamenti permettessero di ridurre gradatamente i costi e di estendere di conseguenza il consumo — già nel 1895, per esempio, si poteva acquistare la fucsina, in prodotto puro e cristallino, ad 8 Fr. al chilogrammo — la penetrazione nei varî mercati si svolse molto lentamente e tra continue difficoltà, così da determinare uno stato di permanente disagio che si protrasse in alcuni Paesi, fra i quali Francia ed Inghilterra, dal 1868-70 al 1914. Soltanto la Germania riuscì a superare con relativa rapidità la crisi di crescenza, così da occupare dal 1900 in poi il primo posto nella produzione mondiale (90 % nel 1913 e 42 % nel 1929).

La posizione dell'Italia.

In quest'ultimo anno le posizioni dei maggiori Paesi produttori di sostanze coloranti erano le seguenti:

	Produzione in migliaia di Kg.	Percentuale	Esportaz. in migliaia di Kg.
Germania	74.910	42%	47.353
Stati Uniti	50.585	23%	12.632
Inghilterra	25.326	12.3%	5.287
Francia	16.430	8.6%	3.638
Svizzera	11.123	5.7%	9.748
Giappone	10.124	4.9%	1.179
Italia	7.400	3.8%	362

Queste cifre dimostrano anzitutto che la Germania non aveva più la posizione di assoluta preminenza, e quasi di monopolio, di vent'anni or sono; che solide industrie dei coloranti andavano sviluppandosi in altri Paesi ed infine che — *last but not least* — anche l'Italia, la quale ancora nel 1920 figurava, nel quadro delle consorelle produttrici, per la cifra minima di q.li 20.230 poteva allora sostenere onorevolmente il confronto con il Giappone, con la Svizzera e con la stessa Francia.

Il nostro Paese, che nel 1913 importava 15 milioni 542 mila libbre di sostanze coloranti organiche sintetiche, equivalenti a circa 70.600 quintali, ha potuto così ridurre progressivamente i propri acquisti all'estero a q.li 19.087 nel 1928, ed a q.li 9.884 nel 1933.

REPARTI PER LA PRODUZIONE DELL'INDACO SINTETICO IN UN GRANDE STABILIMENTO ITALIANO.

Ma mentre nel 1913 l'Italia non figurava nel novero dei Paesi produttori, nel 1932 invece essa poteva vantare ancora, malgrado la depressione economica, una produzione di circa 60.000 mila quintali ed una esportazione di q.li 10.466. Le importazioni erano, di conseguenza, interamente controbilanciate, anzi superate, dalle esportazioni. In sostanza la nostra industria era ormai in grado di corrispondere alle maggiori esigenze del mercato nazionale e di avviare oltre i confini una quantità non indifferente di prodotti.

Tuttavia permangono tuttora incrostazioni di interessi od orientamenti del gusto che impediscono alla nostra produzione la conquista totalitaria del mercato nazionale.

Ma lo sforzo tenace e continuo della nostra industria, inteso a mettere a punto, grado per grado, la fabbricazione delle altre qualità maggiormente richieste dal consumo, permette di prevedere una sensibile riduzione, in un futuro prossimo, dell'onere, tuttora ingente per la nostra bilancia commerciale, rappresentato dagli acquisti all'estero di materie coloranti e di prodotti intermedi.

Origini dell'industria nel nostro Paese.

Non bisogna dimenticare che l'industria è sorta in Italia sotto lo stimolo delle esigenze della difesa nazionale nel 1918, e soltanto dopo lunghe crisi è riuscita negli ultimi anni a superare le molteplici difficoltà che si opponevano al suo sviluppo, grazie specialmente al fermo e deciso intervento del Capo del Governo ed alla sua volontà di vederla consolidata su basi più solide e razionali. Difficoltà, del resto, comuni all'America, all'Inghilterra, alla Francia, al Giappone: di carattere finanziario, tecnico e commerciale, aggravate, per la nostra giovane industria, dal suo carattere di improvvisazione e dal fatto di dovere sostenere la formidabile concorrenza delle consorelle oramai adulte e mature dei Paesi che, sino al 1918, avevano dominato il nostro mercato. L'industria tessile, per quanto animata da un senso largo ed aperto di simpatia e di solidarietà verso l'industria nazionale dei coloranti, ancora giovanissima, non poteva rinunciare di punto in bianco alle sue complesse esigenze e sobbarcarsi a sacrifici

AUTOCLAVI DOVE SI OPERA LA NITRAZIONE DEL BENZOLO PER LA FABBRICAZIONE DEI COLORI.

tante gruppo della industria chimica italiana, il delinearsi della soluzione integrale del problema nazionale dei prodotti intermedi e delle materie coloranti.

Nel 1930, dopo i primi anni di esercizio del nuovo organismo (Aziende Colori Nazionali Affini) la produzione nazionale era in grado di concorrere con il 65 % alla copertura del consumo italiano di coloranti organici sintetici e con l'80 % a quello degli intermedi.

che ne avrebbero compromessa la solidità e minorata la capacità di penetrazione nel mercato interno e, ancor più, nei mercati stranieri.

Va però detto, a titolo di riconoscimento delle benemerenze della nostra giovane industria dei coloranti, che essa non trascurò alcun mezzo per superare ad uno ad uno gli ostacoli, tentando anche la via dell'esportazione in condizioni particolarmente difficili e riuscendo a procurarsi ordinazioni da Paesi vicini e lontani, dall'Oriente europeo come dalla Cina, dall' America meridionale come dalle Indie.

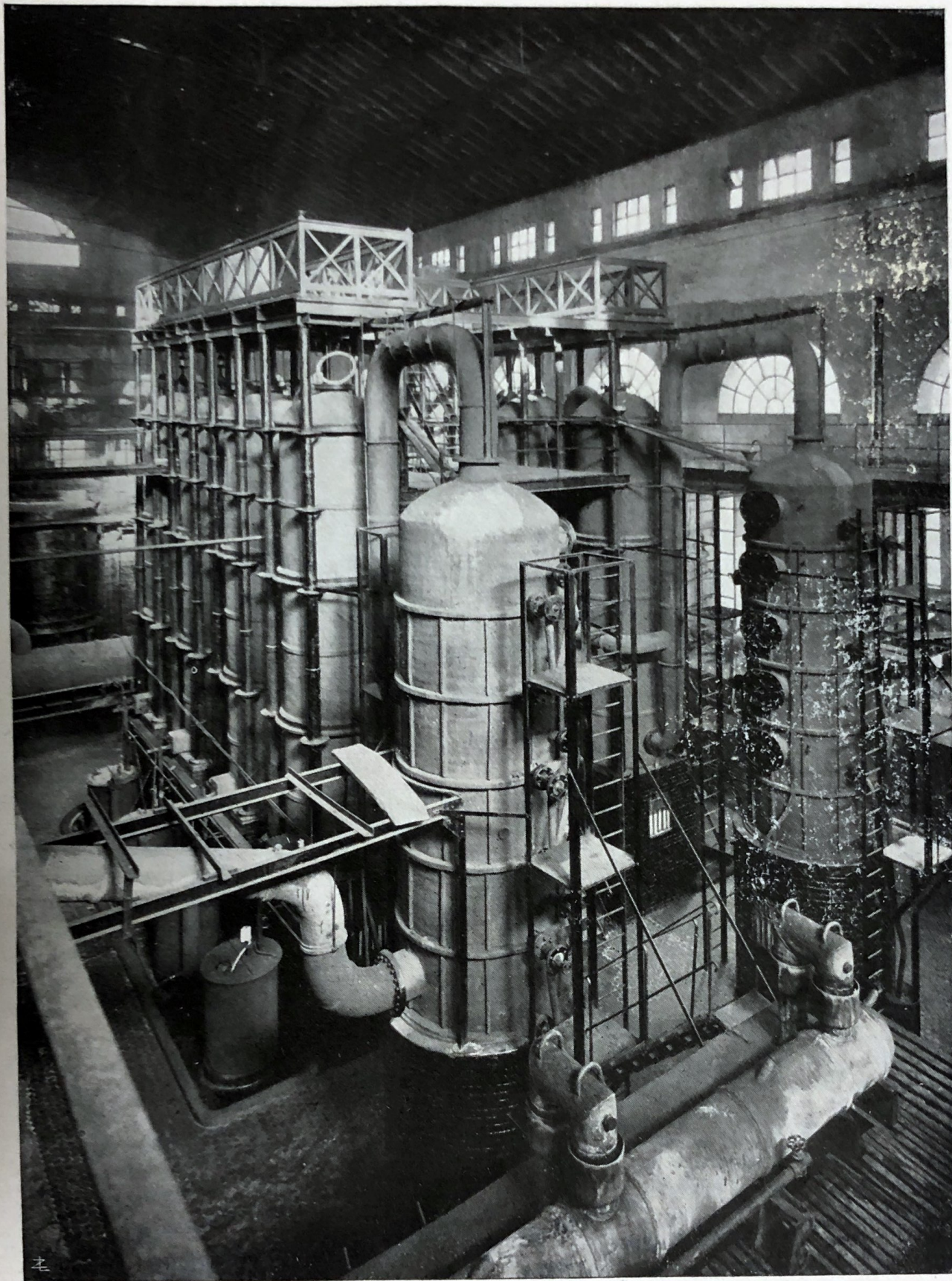
Dalla crisi dell'immediato dopo guerra ebbe origine il raggruppamento dei due organismi che iniziarono l'industria in Italia (S. I. P. E., con gli stabilimenti di Cengio, in provincia di Savona, e di Rho in provincia di Milano, e « Bonelli » con gli impianti di Cesano Maderno, pure in provincia di Milano), in un unico gruppo tecnicamente ed economicamente più attrezzato ad assicurare il necessario sviluppo e la continuità di esecuzione di un programma organico di studi e di realizzazioni. Il nuovo esperimento (A. C. N. A.) non fu del tutto fortunato, e si deve all'intervento del Duce la possibilità di inquadrare gli impianti già in funzione in un nuovo assetto commerciale ed amministrativo e, mediante nuovi apporti di capitale e di esperienze tecniche nell' ambito del più impor-

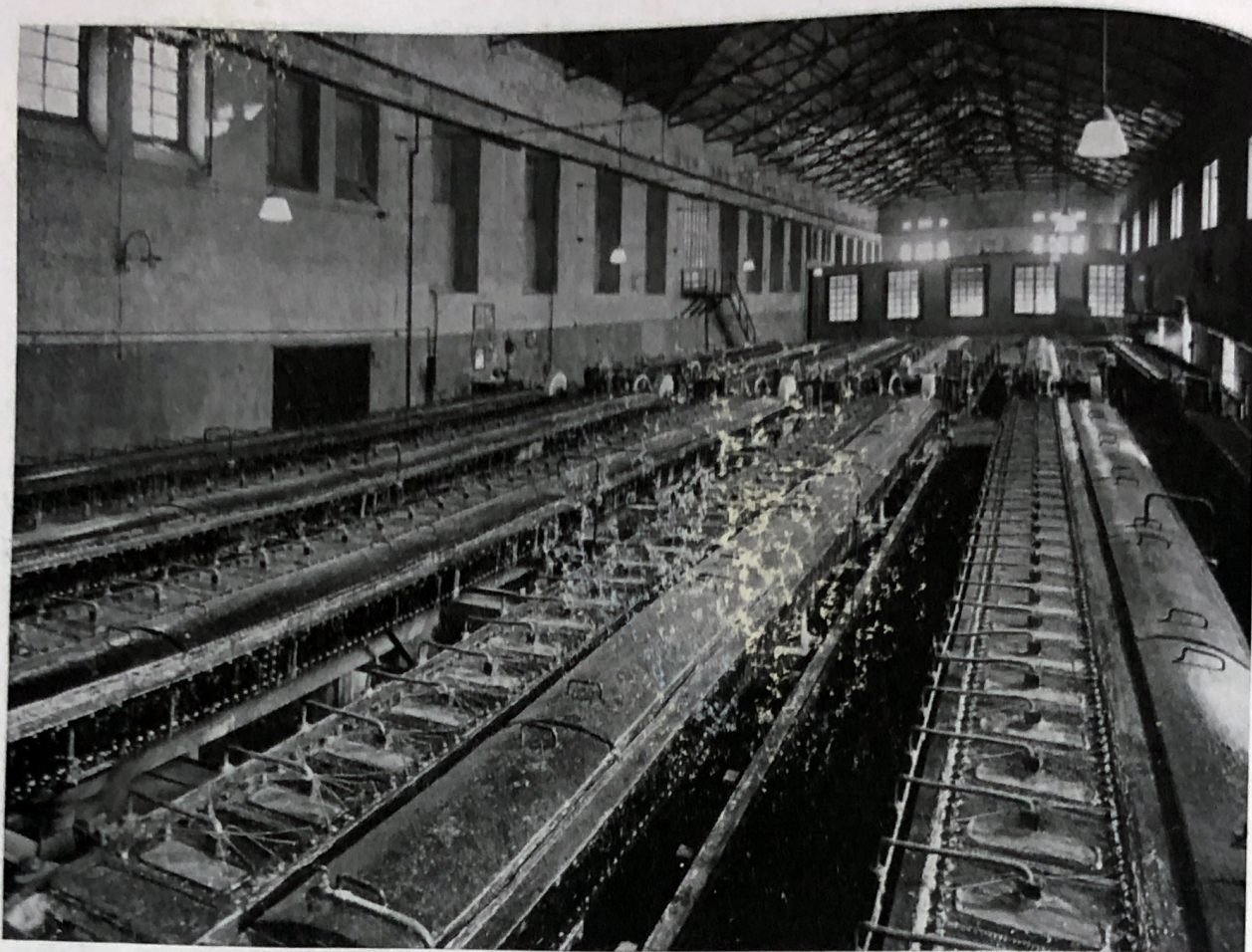
La produzione dei prodotti intermedi.

Quest'ultima cifra assume un significato particolare se si considera che gli intermedi, di difficile e delicata preparazione, richiedono impianti costosissimi e di grande potenzialità, di cui difficilmente le fabbriche minori avrebbero potuto disporre.

Si tratta, infatti, di impianti di elevata capacità produttrice, come quello dell'Anilina e spesso assai complessi, come quelli dei più importanti acidi aminonaftolsolfonici (H.-, Isogamma, SS. ecc.) e delle basi binucleari di tipo Benzidina con amalgama, o come quello — più recente — della preparazione catalitica con aria dell'« anidride ftalica ».

Da questi poderosi complessi industriali trassero giovamento — e se ne giovano tuttora — anche le piccole fabbriche italiane di coloranti, le quali poterono sottrarsi in tal guisa ad onerose importazioni — ma soprattutto trasse giovamento l'industria tessile, in quanto la disponibilità degli intermedi ha permesso di sviluppare su ampia scala, ed in condizioni di parità con le industrie degli altri Paesi, la produzione delle materie coloranti che l'industria tessile era dapprima costretta ad acquistare quasi completamente all'estero.

Le importazioni, ancora notevoli degli ultimi anni, derivano in gran parte da nume-

L'IMPIANTO PER L'« OLEUM » (ACIDO SOLFORICO FUMANTE) NECESSARIO PER LA PRODUZIONE DEI COLORI DI ANILINA, ASSUME ASPETTI MONUMENTALI PER LE SUE ALTE TORRI DI REAZIONE.

rosissime marche che hanno singolarmente troppo scarso consumo perchè risulti la convenienza industriale alla loro preparazione.

UN GRANDE IMPIANTO PER LA PRODUZIONE DI SODA ELETTROLITICA.

I grandiosi impianti italiani.

La nostra industria (in poco più di un triennio, e con un ritmo che si è andato intensificando negli ultimi cinque o sei anni), ha compiuto un cammino di decenni. Basti ricordare che nel 1917 essa si limitava a preparare i colori allo zolfo, e che nel 1919 intraprendeva la produzione dei più semplici azoici, ma con intermedi di importazione, per valutare i progressi realizzati. Nel 1921 l'Italia produceva soltanto q.li 28.000 di coloranti allo zolfo e q.li 7000 di azoici. La produzione degli intermedi riguardava particolarmente i nitroderivati del benzolo, del toluolo e del clorobenzolo (q.li 6000), l'anilina (q.li 6000), l'acido H. (q.li 1200) ed altri, in quantitativi di minore rilievo. Ancora nel 1927 i colori allo zolfo costituivano il 70 % della produzione italiana di coloranti.

Ma dal 1925 al 1930 furono approntati altri 20 intermedi nuovi e complessi, e moltissimi coloranti, dai Gialli cloramina solidi al cloro, ai derivati dello Stilbene, della Dianisidina, dell'Aminosalicilico; dai Gialli per lana solidi alla luce, ai coloranti « Libia » solidi agli acidi; dagli Scarlatti agli Aranci luce; dai Gialli e Rossi solidi al follone alla serie dei « Cirene » (Solfocianine) solidi agli acidi ed alla follatura (1); dall'intera gamma dei coloranti al cromo ai derivati dall'Alizarina dell'Indaco e della Eosina... Coloranti, insomma, di ogni classe, di ogni tinta, per tutte le fibre tessili, non inferiori per qualità e purezza alle marche estere più pregiate, ai quali, successivamente al 1930, si aggiunsero i coloranti basici, i coloranti per *rayon* all'acetato, i coloranti acidi della serie del trifenilmetano; ed i coloranti del gruppo naftoli e basi.

Nel 1932 si è operata la concentrazione delle lavorazioni che prima si praticavano in stabilimenti minori in un unico grandioso stabilimento lombardo, che già vantava gli impianti modernissimi e perfezionati per la produzione dell'indaco, costruiti nel 1924 e di una capacità annua di 16.000 quintali.

Per la messa a punto di nuove lavorazioni

(1) Operazione di feltratura delle stoffe di lana per renderle più fitte e regolarne la pastosità.

IL REPARTO DEI COLORANTI AZOICI IN UN GRANDE STABILIMENTO ITALIANO. - AUTOCLAVI E FILTRI-PRESSE RIEMPIONO IL VASTISSIMO SALONE.

e per l'introduzione dei perfezionamenti tecnici, l'industria nazionale si varrà degli studi e delle esperienze che saranno compiute nel grandioso e modernissimo laboratorio di ricerche per la chimica organica, annesso al suddetto stabilimento lombardo, e inaugurato nel novembre 1934, nonchè della preziosa collaborazione della propria Sezione sperimentale in un grande stabilimento ligure. Essa ha assunto inoltre in gestione la parte industriale dell'Istituto Chimico Industriale G. Ronzoni di Milano, facendone un altro centro di studi.

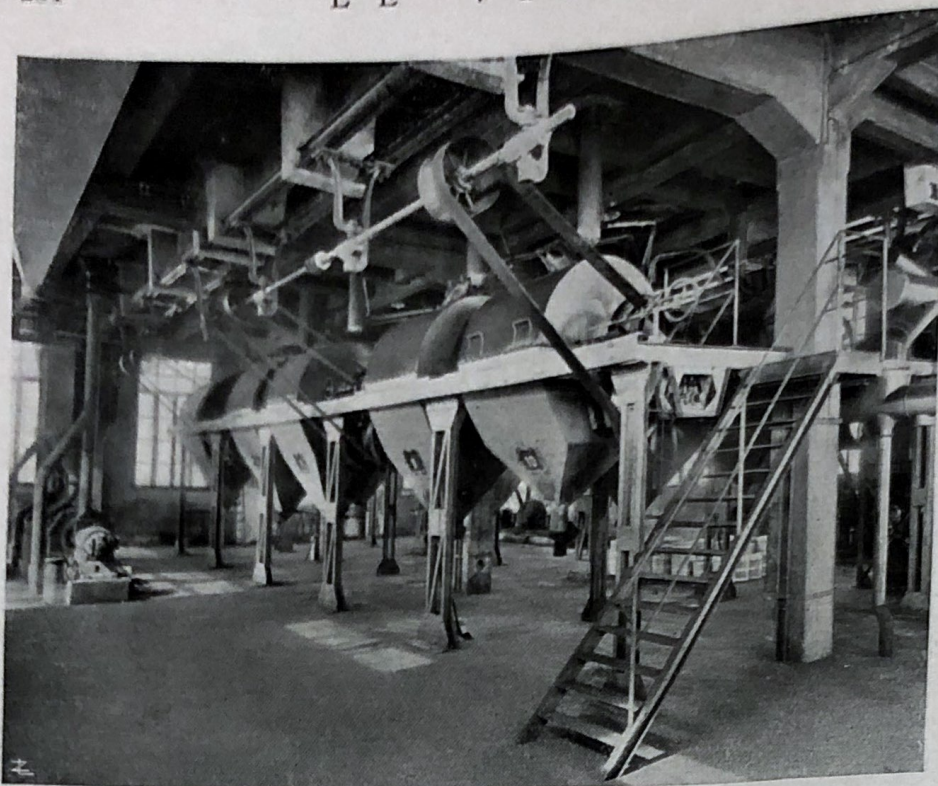
Il consumo italiano ed il commercio estero.

La situazione del mercato italiano dal 1909-13 al 1932 è caratterizzata, nelle sue risultanze statistiche, dalla tabella riprodotta alla fine di questo paragrafo.

Converrà qui porre in rilievo il fatto, a maggior intelligenza del lettore, che i due terzi del consumo nazionale sono coperti da un centinaio di tipi su alcune migliaia di tipi in commercio. Sono per l'appunto queste migliaia di tipi di prodotti generalmente molto fini e costosissimi, che incidono tuttora in misura preponderante nelle nostre importazioni di coloranti sintetici. Il valore del consumo italiano è calcolato all'incirca sui 140 milioni di lire, di cui 65 rappresentati dalla produzione nazionale e 75 dall'importazione.

Come si vede l'industria chimica italiana deve ancora affrontare compiti ardui e difficili. Ma la vigile cura con cui il Governo Nazionale segue gli sviluppi della produzione dà sicuro affidamento per l'avvenire. Per regolarizzare il commercio e la vendita dei prodotti organici sintetici, è stato costituito, con R. D. L. 18 gennaio 1934-XII, un *Comitato Nazionale per l'Industria dei Colori Organici Sintetici,* presso il Ministero delle Corporazioni, che ha per l'appunto fra i suoi scopi quello di controllare ed infrenare le importazioni inutili o consigliate unicamente da uno snobismo dannoso agli interessi del Paese.

L'industria degli intermedi e dei coloranti è ora, ad ogni modo — ed è ciò che più importa — organizzata su solide basi.

Ma ecco la tabella cui abbiamo accennato al principio di questo paragrafo:

UN REPARTO PER LA «MESSA A TIPO» DEI COLORANTI SECONDO LE RICHIESTE DEL COMMERCIO.

PRODUZIONE E COMMERCIO DI COLORANTI ORGANICI SINTETICI IN ITALIA (QUINTALI)

Anni	Produz.	Importaz.	Esportaz.	Consistenza interno e stock	Eccedenza dell'imp. sull'esp.	Rapporto prodotti consumo
1909-13	—	61.165	—	61.165	61.165	—
1914-17	—	52.630	677	51.953	51.953	—
1918	10.105	52.000	—	62.105	52.000	—
1919	39.680	19.984	1.508	58.156	18.476	—
1920	20.230	41.170	3.494	57.906	37.676	52.9
1921	35.930	29.187	2.706	60 410	26.481	59
1922	49.060	24.877	1.690	72.247	23.187	68
1923	55.800	32.435	2.825	85.410	29.610	66
1924	56.450	27.369	2.458	81.360	24.911	69.3
1925	69 100	22.031	8.936	89.166	20.095	77.4
1926	69.875	15.305	3.090	82.090	12.215	85.1
1927	61.600	14.618	2.820	73.398	11.798	83.9
1928	69.000	19.087	3.615	84.472	15.472	81.7
1929	74.090	17.016	6.014	85.002	12.002	87.1
1930	58.000	15.837	7.675	66.162	8.162	88
1931	54.000	15.952	6.132	63.820	9.820	84.4
1932	59.900	9.884	10.466	59.418	—	100

Il processo produttivo.

Partendo dai più semplici prodotti di distillazione del catrame (benzolo, toluolo, fenolo, naftalina, antracene) essa prepara sostanze fra le più complesse, attraverso processi che sarebbe impossibile descrivere in un articolo necessariamente schematico e riassuntivo come questo.

Quasi tutte le operazioni della chimica organica ricorrono, p. es., nella fabbricazione degli intermedi, e particolarmente: alogenazioni, nitrazioni, solfonazioni, saponificazioni, eterificazioni, riduzioni, ossidazioni, condensazioni. Inoltre, quasi tutte le operazioni fisiche che servono a separare solidi da liquidi, e liquidi da liquidi, sono continuamente impiegate nelle loro diverse forme: decantazioni, filtrazioni a pressione e con vuoto, centrifugazioni, distillazioni nel vuoto e in corrente di vapore, rettificazioni, pressature, cristallizzazioni, ecc. Nella produzione dei coloranti, oltre a molte operazioni comuni alla produzione degli intermedi, ricorrono principalmente; diazotazioni, copulazioni, condensazioni, ossidazioni, alchilazioni, ecc.

È particolare vanto dell'industria chimica del nostro Paese di aver assicurato all'Italia la possibilità di provvedere direttamente all'approvvigionamento di materie non solo utili ma indispensabili alla esistenza della collettività nazionale, attraverso allestimenti suscettibili, all'occorrenza, di produrre sostanze non meno utili ed indispensabili alla difesa dello Stato.

Le vicende di questa recente industria costituiscono una nuova prova del potente impulso che la rinnovata atmosfera spirituale della Nazione ha impresso a tutte le attività produttive e particolarmente a quelle che richiedono un affinamento continuo della tecnica, ed una applicazione ininterrotta di capacità e di genialità di concezione e di realizzazione.

SECONDO INCISA

FIG. 1 - VIADOTTO IN CURVA E STAZIONE DELLA METROPOLITANA DI AMBURGO.

PER VINCERE L'URBANESIMO

LE METROPOLITANE

Lavorare in casa propria ed uscire solo per il proprio comodo è certamente uno dei desideri più vivi dell'umanità sofferente; desiderio che purtroppo, come molti altri, è destinato, per l'enorme maggioranza, a restare platonico.

Per quanto si lodi e si spinga la produzione artigiana, per quanto i lavoratori intellettuali cerchino, fin dove possono, di seguire tale concetto, pure è destino di quasi tutti gli uomini di tenere la propria casa come un albergo e di essere obbligati ad andare giornalmente, metodicamente, con un rispetto dell'orario che ha del vincolo e dell'imposizione, in altri locali a guadagnarsi la vita.

La civiltà moderna, nel mentre stimola in tutti i modi la vita intellettuale di sempre maggiori masse con la grande diffusione a mezzo della radio, della stampa, del telefono, e dei mezzi rapidi di trasporto, delle notizie, delle informazioni, della lettura amena e della scienza, ha nello stesso tempo portato alle grandi concentrazioni industriali e commerciali, che richiedono l'opera costante e tesa ad uno scopo comune di grandi quantità di operai e di lavoratori.

La vecchia compagine sociale che è durata dagli albori della civiltà fino al principio del secolo scorso, non aveva nel suo seno, come produttori, che due grandi categorie: i contadini e gli artigiani. I primi, legati alla loro terra, non viaggiavano per nulla; i secondi, legati alla loro bottega, erano ancora meno mobili dei primi ed i viaggiatori per diletto e per piacere erano pochissimi. Solo i mercanti, i missionari ed i militari compivano dei viaggi che sono rimasti nella letteratura come memorabili ed il cui racconto passa di generazione in generazione, quasi come una tradizione. E i nomadi, con le loro migrazioni periodiche, non costituiscono certo un precedente che possa servire da termine di confronto coi viaggi dell'umanità del giorno d'oggi.

Il rivolgimento industriale, creato dalla macchina a vapore in primo luogo e dall'invenzione della locomotiva, in secondo, ha sconvolto completamente, per una parte sempre maggiore della popolazione, l'antico modo di vivere. Quello che era il privilegio di pochi, il viaggiare a lunghe distanze, è diventato, con la creazione dei servizi pubblici di trasporto, facoltà di ognuno. I costi di questi

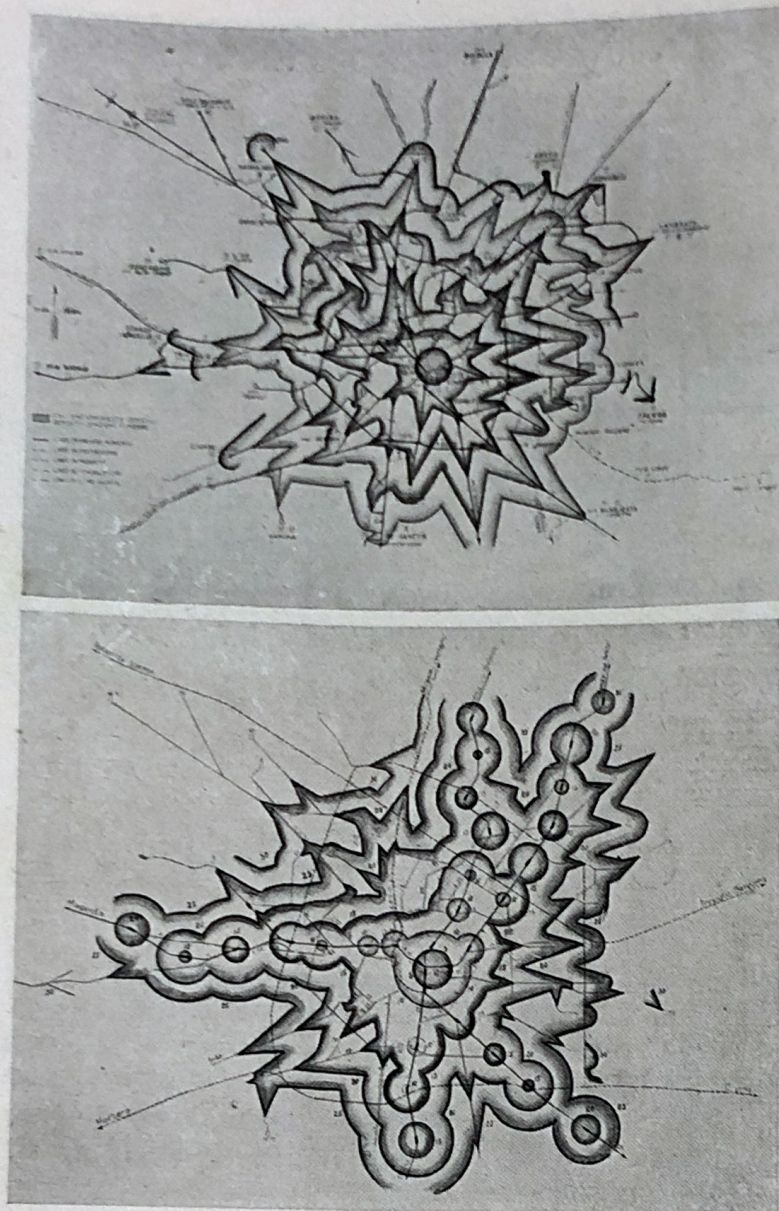



FIG. 2 - DIAGRAMMI DEI PERCORSI ISOCRONI (DI 5 IN 5') NELLA CITTÀ DI MILANO DAL CENTRO ALLA PERIFERIA CON IMPIEGO DELLE TRAMVIE NELLA DISPOSIZIONE ATTUALE (DIAGRAMMA IN ALTO) E CON IMPIEGO DI METROPOLITANE E TRAMVIE FUNZIONANTI DA ALIMENTATRICI DI ESSE (DIAGRAMMA IN BASSO). Punto di partenza: la gradinata del Duomo; velocità pedoni: 4 km./ora; velocità tramvie: 12 km./ora; velocità metropolitane: 30 km./ora. - tempo d'attesa medio per i treni di metropolitana: 2'. Perdita di tempo totale media per passaggio da tramvia a metropolitana o da metropolitana a metropolitana: 4'.

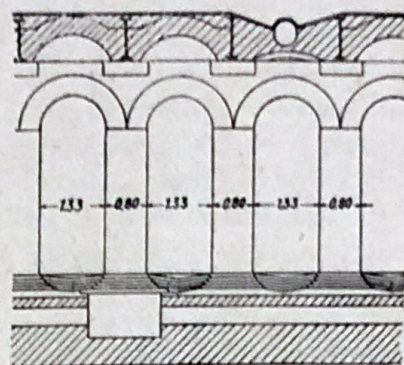
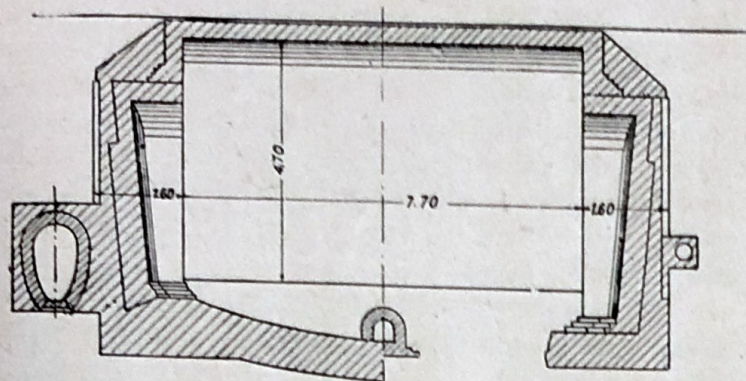
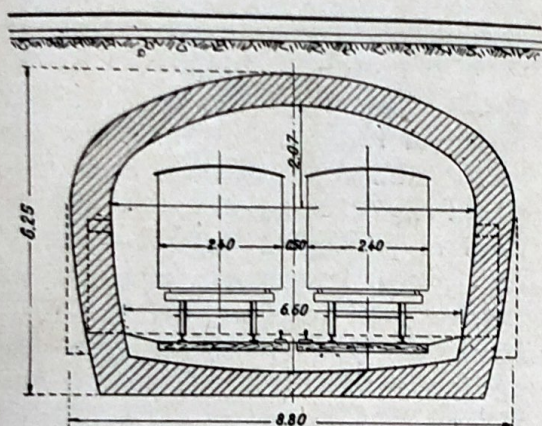
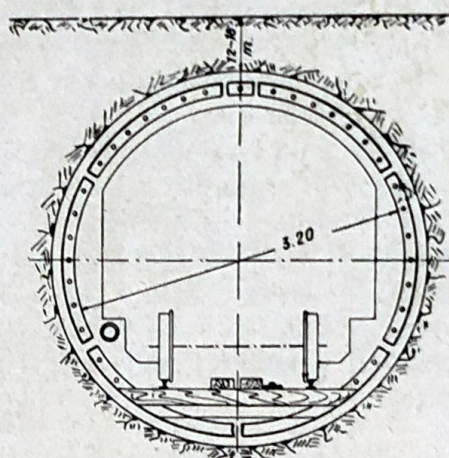
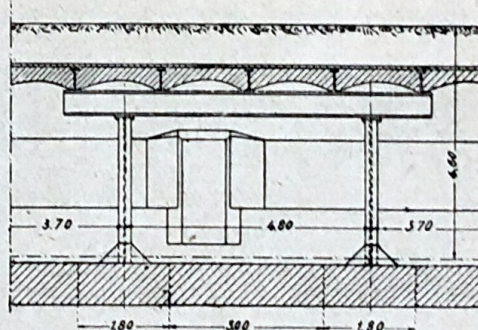
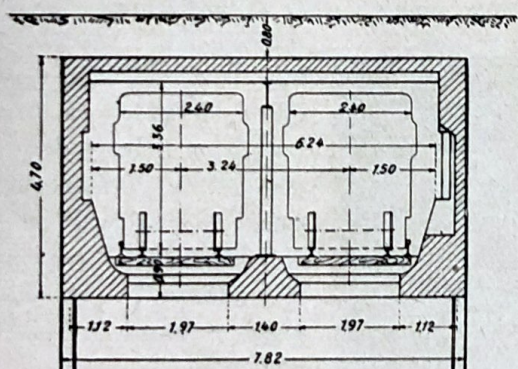
servizi si sono abbassati alla portata di tutti; la capacità dei mezzi di trasporto si è aumentata in modo inverosimile e alle masse le nuove circostanze hanno imposto il moto periodico, perchè le esigenze industriali le hanno obbligate a lasciare le loro case per recarsi giornalmente e regolarmente ai posti di lavoro.

I progressi della tecnica non sono stati mai forieri di tanti cambiamenti nelle abitudini e nel modo di vita di enormi masse di popolazione, come in quei giorni nella prima metà del secolo XIX quando le industrie ed i trasporti hanno iniziato la loro meccanizzazione. Noi citiamo ora con meraviglia il fatto che dal 1908 ad oggi l'aviazione ha fatto gli enormi progressi che tutti conosciamo; ma il salto che si è avuto in Inghilterra, e poi nel resto del mondo, in 10 anni dall'inizio delle prime ferrovie, verso il 1830, è molto più importante: ciò perchè allora il punto di partenza era una disposizione statica dell'umanità che durava da decine e decine di secoli e che in pochissimi anni è stata sovvertita.

Quando si scriverà la storia di questo periodo, confrontando il periodo antecedente e quello successivo all'avvento della locomotiva, si vedrà che questa invenzione, sopra tutte le altre, ha veramente mutato i destini dell'umanità.

Il pensare ora, che alle locomotive a vapore si vanno sostituendo treni elettrici e treni con motori ad olio pesante, di poter tornare indietro nella storia, e riportare l'umanità a quella che era prima della meccanizzazione dei mezzi di trasporto è cosa impossibile. Allo stato attuale dei fatti non c'è che da prendere atto del come stanno le cose e cercare di trarre dalla pratica e dalla tecnica le conclusioni e le basi per le direttive da seguirsi in futuro.

I trasporti aerei avranno certamente enorme importanza nell'avvenire dell'umanità, ma fino ad oggi sono riservati a poche persone, a coloro che debbono percorrere lunghe distanze con la più grande velocità. Sono trasporti modernissimi, velocissimi, ma ancora costosi e non molto capaci. I trasporti delle masse, finchè non si abbiano nuovi ritrovati della tecnica, non si possono effettuare che mediante mezzi terrestri e la necessità dei trasporti di massa si accresce di giorno in giorno: prima, perchè la complica-

LONDRA (DISTRICT RAILWAY)

PARIGI

LONDRA (TUBES)

BERLINO

FILADELFIA

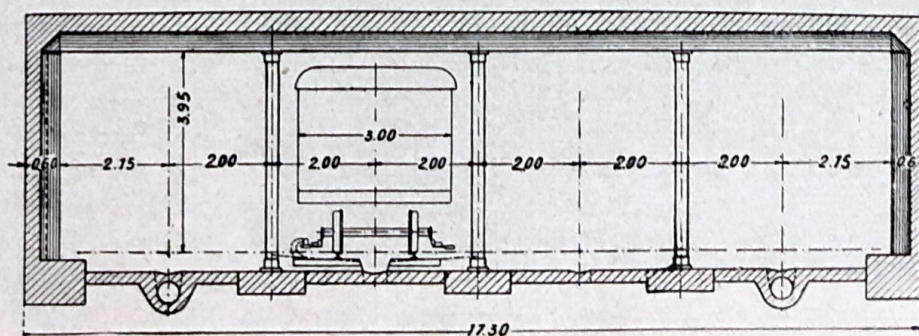



FIG. 3 - SEZIONI DELLE GALLERIE DI VARIE METROPOLITANE.

zione della vita moderna rende sempre più difficile di raggiungere l'ideale della casa e dell'ufficio in uno stesso luogo; secondo, perchè la tendenza universale alle manifestazioni di masse e i divertimenti che la tecnica moderna pone a disposizione di esse, mentre prima erano privilegio dei pochi, fanno sì che gli spostamenti giornalieri, metodici o sporadici, di migliaia e migliaia di persone diventino cosa abituale.

E il sogno del lavoro in casa propria diventa invece, per la grande massa della popolazione, e appunto in grazia dei mezzi di trasporto, un altro sogno: quello di avere l'abitazione non importa se lontana dall'ufficio o dalla fabbrica, purchè sia in posizione salubre, gradevole, e faccia dimenticare, nelle ore di riposo giornaliero, quelle che sono le preoccupazioni della diuturna fatica.

Queste sono in sintesi, la genesi e gli scopi dei mezzi di trasporto urbani ed interurbani. Sono mezzi che costituiscono una sottospecie dei grandi trasporti pubblici su rotaie e su strada, ma che per le loro particolari esigenze rappresentano un caso tipico, che notevolmente si diversifica dai trasporti ferroviari normali.

La parola « metropolitana » fa nascere, al suo apparire, una successione di pensieri eterogenei: una galleria scura, con treni che appaiono e scompaiono ad intervalli vicinissimi, folla che sale e che scende, e si mescola in silenzio quasi attratta da forze irresistibili, scale mobili, stridori di freni, brillar di segnali, correnti d'aria, odor di cantina, botteghe variopinte, macchine automatiche e gente che va, che viene, in un moto che non ha tregua. Il ricordo del Nibelheim, nell'Oro del Reno, non ha riscontro più efficace nella realtà di questo.

Ma a parte le impressioni dei sensi, in fondo la metropolitana non è molto diversa da quelli che sono tutti gli altri mezzi di trasporto pubblici. Ogni prodotto della tecnica infatti deve essere visto e considerato nei momenti del suo maggior lavoro e quando le possibilità del mezzo e la capacità di resistenza della folla sono sollecitati al massimo.

Se si prende un tram o un autobus nelle ore di traffico ridotto, si può anche riscontrare che si tratta di mezzi assai comodi, con molti sedili a disposizione, con un tranviere ed un bigliettario gentili, che danno indicazioni ai passeggeri, e fanno talvolta anche da ciceroni. I medesimi tram, ed i medesimi autobus nelle ore delle « punte » — e queste, come tutti sanno, si ripetono giornalmente ad ore fisse — diventano un inferno. Quando le vetture sono piene fino a rigurgitare di persone sedute e di altre in piedi, compresse l'una contro l'altra così che non si sa come possano starci, con la « coda » dei rimasti a terra che preme, con la giustificazione che in tali momenti c'è sempre posto per uno di più, si vede che tutti i mezzi pubblici di trasporto si prestano nello stesso modo. È impossibile infatti evitare che questi affollamenti e queste compressioni di persone in piedi frammezzo a persone sedute non avvengano: tutto quello che si può fare è di cercar di attenuare il disagio coi mezzi che la tecnica mette a disposizione.

FIG. 4 - GALLERIA TUBOLARE DELL'« UNDERGROUND » DI LONDRA (IN COSTRUZIONE).

Per assicurare infatti nelle ore di punta il massimo delle comodità al pubblico bisognerebbe giungere a potere assicurare un sedile a ciascuno viaggiatore. È evidente che questo massimo di comodità non si può raggiungere per due fondamentali ragioni: in primo luogo

perchè occorrerebbe tenere a disposizione, per impiegarlo solo nelle pochissime ore di punta, un numero grande di veicoli, con conseguente forte investimento del capitale destinato a non avere praticamente reddito; secondariamente, perchè la capacità di trasporto delle linee non può essere aumentata oltre un certo limite per pratiche impossibilità di esercizio. Infatti, su di un binario non possono essere fatti seguire treni se non entro certi limiti fissati dalla necessità di garantire la sicurezza dell'esercizio. È quello che, in gergo ferroviario, si chiama « far seguire i treni a distanza di blocco ». Nel caso dei veicoli tranviari urbani, invece, la distanza fra le successive vetture è praticamente limitata dalle necessità del traffico stradale poichè non è possibile ammettere che si infilino le vetture tranviarie una dietro all'altra senza intervalli fra di esse, bloccando così tutto il rimanente traffico.

E ciò, d'altronde, non si potrebbe fare senza rallentare di tanto la marcia dei tram da renderli inutili.

È evidente che la distanza ammissibile fra un veicolo su rotaie e quello immediatamente successivo, è funzione della velocità; quanto maggiore è questa, tanto più grande deve essere la distanza. Ed infatti le sezioni di blocco, cioè quei tratti in cui è suddivisa una linea ferroviaria in modo che un treno non possa entrare nel successivo se il precedente non l'ha lasciato, aumentano di lunghezza a mano a mano che si accresce la velocità. Ne segue che la massima capacità di trasporto di un dato mezzo su rotaie, a prescindere dalla sua influenza sul resto del traffico stradale, si raggiunge con una data e una sola velocità: che non sempre però è quella che si adatta alle pratiche esigenze.

Indipendentemente da ciò, il fatto reale è che in qualsiasi città, piccola o grande, il problema delle punte si presenta — salvo la intensità — nella stessa forma, ed il pubblico è altrettanto mal servito in tali momenti a Milano coi tram che a New York con le metropolitane. D'altra parte il diluire le punte su di un più esteso periodo di tempo, come è stato molte volte proposto, scaglionando le ore di uscita dagli uffici e dalle industrie degli impiegati e degli operai è un rimedio non applicabile perchè le necessità del lavoro comune e dello scambio continuo inerenti ai metodi moderni di sfruttamento del tempo rendono indispensabile che tutti lavorino nelle stesse ore, chè altrimenti il rendimento complessivo diminuisce. Lo stesso accrescersi continuo dell'uso del telefono automatico, che assicura l'immediata messa in relazione di tutti coloro che hanno necessità di comunicare fra loro, impone un orario unico per tutti.

Non resta quindi che cercare, fin dove è possibile, di migliorare i mezzi esistenti in modo di diminuire — sopprimerlo non si potrà mai! — il disagio causato al pubblico dalla concentrazione delle masse da trasportarsi in poche ore del giorno.

Quando poi di un mezzo si sia sfruttata la massima potenzialità non c'è che abbandonarlo e sostituirlo con altri più efficaci.

Una graduatoria di capacità e di velocità dei mezzi di pubblico trasporto risulta dalle caratteristiche tecniche di essi e delle loro applicazioni. Essa può venir riassunta in breve come segue, partendo dal mezzo più capace e passando man mano a quelli meno efficaci:

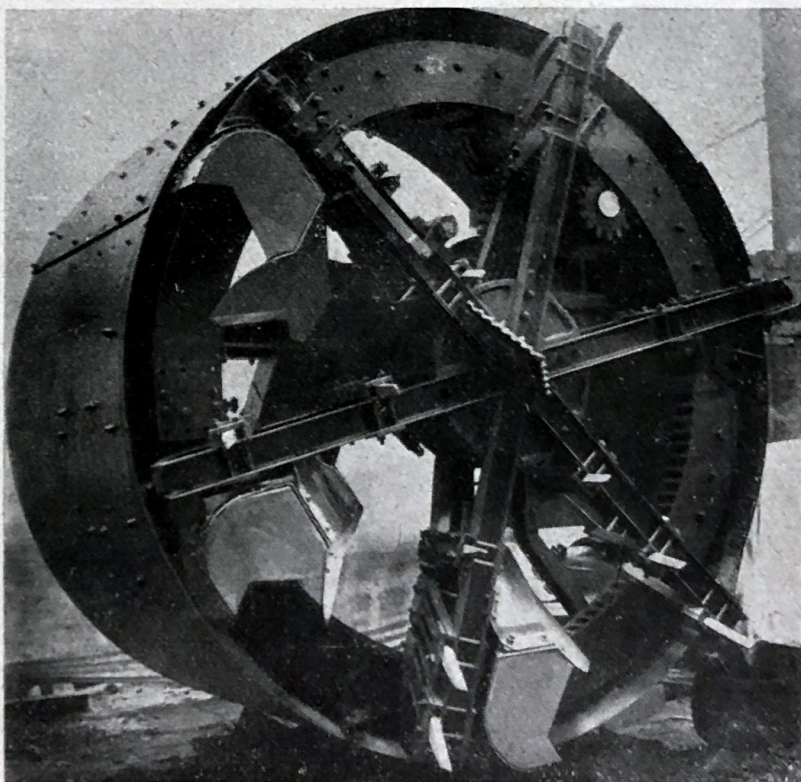



FIG. 5 - SCUDO PER LO SCAVO DELLE GALLERIE TUBOLARI DI LONDRA.

Le metropolitane: grandi capacità di trasporto a forti velocità; tariffe basse; stazioni distanziate, da 400 a 700 metri, nel centro; da 1 a 1,5 km. all'esterno, a maggiori distanze nella zona d'influenza.

Il raggio d'azione di una metropolitana è assai vasto, e può — per fissare le idee — essere assimilato ad una striscia trapezoidale, avente per asse la linea considerata, di larghezza di circa 1 km., al centro della città dove l'alimentazione è prevalentemente pedonale, e di larghezza sempre maggiore e imprecisata quanto più ci si allontana dal centro intervenendo allora l'alimentazione delle linee metropolitane a mezzo tranvie o a mezzo autobus che estende la sua azione ai lati della linea considerata e che può allargarne il raggio d'azione a 5 km. da ogni lato e anche più.

Servizio fondamentale di spostamento di grandi masse a forti distanze.

Le tranvie - Grande capacità di trasporto a piccola velocità; tariffe basse; raggio di azione, circa 400 metri di striscia avente per asse la linea considerata. Servizio di spostamento di forti masse a piccole distanze, di colonizzazione delle zone intermedie alle metropolitane e di alimentazione di queste ultime da parte di zone largamente abitate dalla popolazione borghese e operaia.

I trolleybus - Media capacità di trasporto a media velocità; tariffe più elevate di quelle delle tranvie, ma minori di quelle degli autobus; raggio d'azione analogo a quello delle tranvie. Servizio di medie quantità di persone a distanze medie, di colonizzazione e delle zone comprese fra linee metropolitane quando dette zone non siano densamente abitate.

I servizi automobilistici - Piccola capacità di trasporto a media velocità; tariffe elevate; raggio di azione analogo a quello delle tranvie, forse un po' minore. Servizio di spostamento di piccole quantità di persone a distanze relativamente grandi e di alimentazione delle metropolitane da parte di zone non fittamente abitate e con popolazione benestante, come ad esempio, le città giardino. Servizio di spostamento a brevi percorsi nel centro delle città in sussidio delle metropolitane e come alimentazione di queste.

Dei quattro mezzi qui sopra elencati quello che non è ancora completamente sperimenta-

FIG. 6 - SCALA MOBILE DOPPIA IN UNA STAZIONE DELL'« UNDERGROUND » DI LONDRA. - SI VEDANO AI LATI GLI APPARECCHI CON DISCO IN VETRO PER L'ARRESTO IN CASO DI NECESSITÀ.

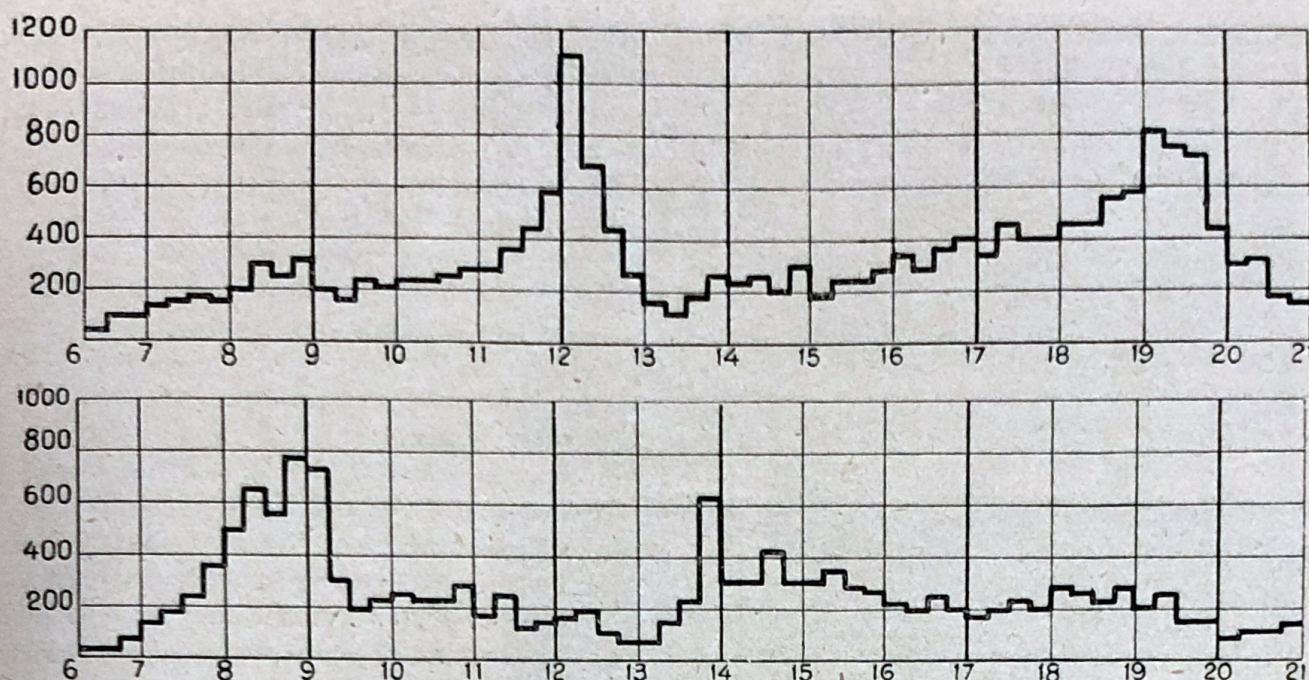



FIG. 7 - ANDAMENTO DEL CARICO E SCARICO DEI PASSEGGERI DALLE 6 ALLE 21 DI UN GIORNO FERIALE IN UNA DELLE FERMATE TRANVIARIE DEL CENTRO DI MILANO. IN ALTO: MOVIMENTO IN PARTENZA DAL CENTRO. IN BASSO: MOVIMENTO IN ARRIVO AL CENTRO.

to, e sul risultato del quale quindi non si può essere ancora perfettamente informati è il trolleybus, che nonostante sia stato inventato da molto tempo non ha avuto in pratica larga applicazione che in America, e solo in questi ultimi anni. Tuttavia quello che si sa di esso può già far determinare il punto nel quale può trovar posto in graduatoria con gli altri.

La potenzialità del mezzo immediatamente vicino alla metropolitana, che sono le tranvie, arriva al massimo, coll'impiego del materiale mobile più moderno, come a Milano, a 12-15.000 passeggeri all'ora in una direzione. Quando si raggiunge questo limite, non c'è più nulla da fare con esso e bisogna salire l'altro gradino e passare alla metropolitana.

Questa può avere una capacità massima di 30-35.000 persone-ora in ogni direzione, e cioè più del doppio di quella delle tranvie, ma accrescendosi la velocità, dai 12-15 km-ora dei moderni servizi tramviari, ai 30-32 della metropolitana, questa raggiunge non solo il vantaggio di una maggiore capacità, ma, contemporaneamente, anche quello di più che raddoppiare la velocità del trasporto. È vero che questo aumento di velocità non è completamente utilizzabile, perchè essendo più distanti fra loro le stazioni delle metropolitane che non le fermate delle tranvie (500-700 m. invece di 200-300) i percorsi a piedi, per una parte dei passeggeri aumentano di lunghezza e quindi richiedono maggior tempo; ma, tutto sommato, i diagrammi di percorso, tenuto conto di tutte le perdite di tempo, ci rivelano un enorme vantaggio per il pubblico.

La fig. 2, che rappresenta nella stessa scala il diagramma delle linee isocrone dei punti raggiungibili in tempi eguali, sia con l'impiego delle tranvie sia con l'impiego di metropolitane nel caso della città di Milano, dà mezzo di riscontrare chiaramente questo vantaggio.

È evidente che il passaggio da un servizio tranviario che ha raggiunto la sua massima potenzialità e quindi nelle ore di punta dà luogo ad affollamenti molto sgradevoli per il pubblico e impone problemi di difficile soluzione all'esercente, ad un servizio di metropolitana che ha una potenzialità da 2 a 3 volte maggiore, assicura, per lo meno per un primo periodo di tempo, un miglioramento notevole nelle comodità per il pubblico.

Infatti, l'elasticità dei servizi di metropolitana è grandissima. I treni possono essere composti di diverse vetture: da una fino a 12 nel caso di New York, da una fino a 6/7 nel caso di Londra, da 1 fino a 5 nel caso di Parigi. Ciò dà la possibilità di variare notevolmente la composizione dei treni a seconda delle necessità senza gravare le spese di esercizio di maggiori oneri di personale perchè lo stesso guidatore e lo stesso guardiatreno possono fare il servizio tanto di una vettura, come di 5 o più, essendo tutte le porte comandate automaticamente dal guidatore.

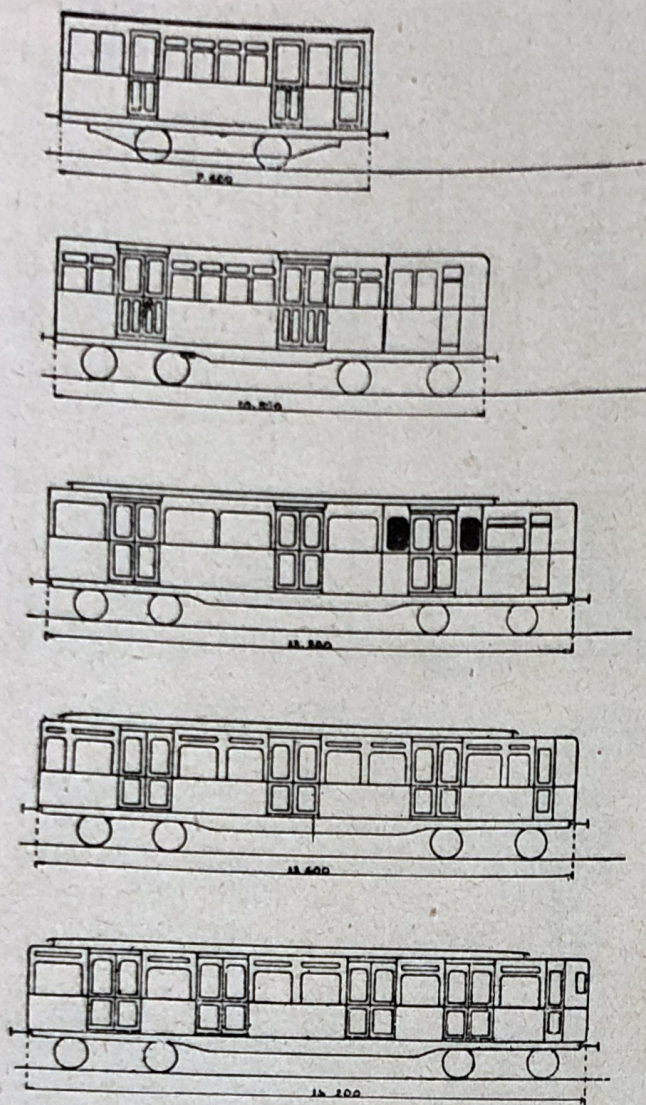



FIG. 8 - SUCCESSIVI TIPI DI MATERIALE MOBILE IMPIEGATI NEL « MÉTRO » DI PARIGI DAL 1900 AD OGGI.

Ne segue che il miglioramento nel trapasso non sta solo nella maggiore rapidità di percorso, ma anche nella maggiore comodità per il pubblico. Iniziato il servizio, se il traffico — come è sempre avvenuto, salvo qualche piccolo regresso in tempo di crisi — va accrescendosi sulle nuove linee, quelli che erano i vantaggi di comodità del pubblico, quando si avvicina il limite di capacità del nuovo mezzo, vanno gradualmente sparendo. Infatti ogni sistemazione tecnica porta bensì seco limiti di applicazione più estesi dei precedenti, ma essi evidentemente non possono assicurare una illimitata estensione futura. È evidente che occorreranno molti anni per arrivare a questo nuovo punto critico.

La costruzione di metropolitane conduce a problemi diversissimi a seconda delle località. Due elementi entrano principalmente in gioco: primo fra tutti la qualità dei terreni attraversati, successivamente la disposizione planimetrica degli abitati. Inizialmente si sono, ne primissime metropolitane di Londra e di Ne York, seguiti metodi diversi. A Londra si cercato di costruire praticamente delle ferr vie a livello per poi ricoprirle di tratto i tratto. A New York si è cercato di evitare co stosi scavi in profondità provvedendo alla co struzione di linee sopraelevate. Questa secon da soluzione è andata a mano a mano in disu so perchè dà luogo a molteplici inconvenienti. In particolare si rimprovera alle linee sopraelevate, quando seguano vie già costruite, un disturbo notevole per le abitazioni fronteggianti queste vie, disturbo che ne depaupera il valore. Infatti, il fracasso causato dai treni di queste ferrovie, specialmente quando corrono a forti velocità e quando le strutture portanti siano, come le prime, costruite in ferro, è insopportabile (v. figg. 11-12).

D'altra parte, con lo sviluppo del traffico automobilistico, il sottrarre superficie stradale alla circolazione con la costruzione di viadotti in asse alle strade, diventa sempre più difficile.

A poco a poco, quindi, si sono abbandonate le linee sopraelevate, salvo che nei prolungamenti esterni alla periferia, nel qual caso esse corrono su terrapieni, e ci si è ridotti, nel centro delle città, alla costruzione di gallerie.

È qui dove la differenza delle qualità del terreno si fa sentire. A New York tutta la penisola di Manhattan è costituita in gran parte da roccia in posto. Lo scavo delle gallerie ha quindi portato a costi notevoli, ma anche a minori rischi per la stabilità degli edifici circostanti.

I tipi di gallerie usati a New York, come a Filadelfia, sono semplicissimi, a sezione rettangolare. Essi si giovano soprattutto di strutture di ferri profilati con riempimenti di calcestruzzo (v. fig. 3) generalmente con pilastri o colonne fra un binario e l'altro.

Quasi dappertutto, ad eccezione di Londra, le gallerie metropolitane seguono in asse vie esistenti, allo scopo di renderne la costruzione meno onerosa e nel contempo di servire direttamente quelle più importanti direttrici di traffico che già hanno raggiunto, coi mezzi di superficie, la massima intensità veicolare.

A Londra invece si è prescelta per tutte le costruzioni successive alle primissime, la soluzione dei tracciati indipendenti dalla rete stradale. E ciò per due ragioni: in primo luogo a causa dell'esistenza di molti e precedenti

cunicoli per i vari servizi, alcuni dei quali assai profondi, ed in secondo luogo perchè le vie esistenti, per la loro tortuosità e la loro limitata larghezza, non si prestavano a buoni tracciati di carattere metropolitano.

Ciò ha portato a grandi profondità di gallerie (a Hampstead si scende fino a 45 m. sotto il livello stradale) e, nel contempo, all'adozione di speciali sistemi di costruzione. Il terreno di Londra è infatti costituito da una creta compattissima che rappresenta il terreno ideale per lo scavo di gallerie anche a forti profondità. In seguito a ciò si è adottata la costruzione a tubo, favorita anche dalle larghe disponibilità, in Inghilterra, di materiali metallici a basso prezzo, costruzione le cui caratteristiche appaiono chiaramente dalle figure 3 e 4.

FIG. 9 - UNA DELLE PRIME VETTURE DELLA METROPOLITANA DI LONDRA.

In questo tipo di costruzione lo scavo delle gallerie avviene a mezzo del così detto scudo, vedi fig. 5, che procede spinto da una trattrice elettrica, e a mezzo di un escavatore rotativo trivella il terreno davanti a sè, scaricando il materiale asportato al centro in vagonetti che lo eliminano spostandosi lungo la galleria già costruita. A mano a mano che lo scavo procede, vengono inseriti e bollonati dall'interno gli anelli di ghisa costituenti il tubo e suddivisi in settori. Una volta messo a posto il tubo si inietta fra di esso e la superficie della creta scavata una massa di calcestruzzo che riempie l'intercapedine e la galleria è completamente pronta.

Naturalmente questo sistema, pur così semplice, è assai costoso e per poter essere adottato, è necessario che si presentino circostanze favorevoli particolari, come appunto si hanno nel terreno del sottosuolo di Londra.

A Parigi le gallerie sono a poca profondità sotto il suolo stradale, ma, salvo eccezioni, non tanto da potersi costruire all'aperto e poi ricoprire, come si è fatto molte volte a Berlino e come si pensa di fare a Milano. Si tratta quindi di gallerie costruite in terreno sciolto che richiedono importantissimi lavori di sostegno delle terre, armature, ecc.

Le gallerie di Parigi sono a doppio binario e a volta, (vedi fig. 3) e quindi vengono ad occupare un volume notevole di scavo, oltre che richiedere forti spessori di muratura.

Il terreno della capitale francese non presenta particolari difficoltà, ma pure il tipo di costruzione è riuscito sensibilmente costoso.

A Berlino si sono adottate largamente sezioni in cemento armato con due binarii paralleli, simili a quelle adottate anche nelle ultime costruzioni a New York. La costruzione di questi tipi di gallerie è più facile purchè si possa aprire lo scavo partendo dal suolo stradale, costruire la struttura e ricoprirla poi. È il così detto sistema « cut and cover » degli Inglesi e degli Americani. È evidente che sia il volume di scavo sia lo spessore della struttura sono in questi casi i più ridotti possibili. Invece delle strutture in cemento armato si impiegano anche strutture in ferri profilati e voltine, come a Filadelfia, dove il co-

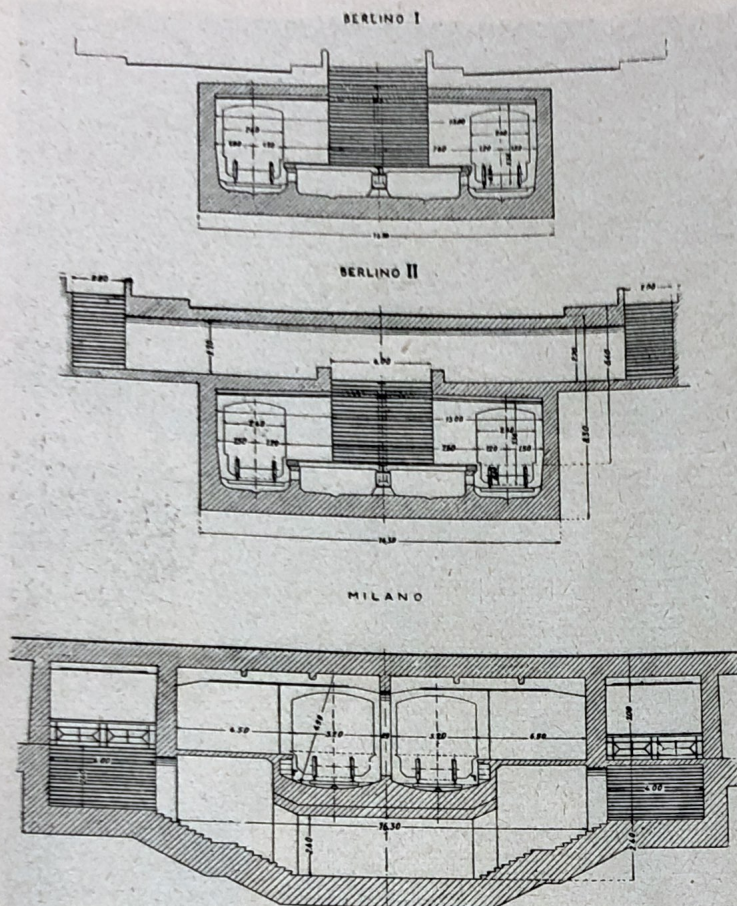



FIG. 10 - SEZIONI DI ALCUNE STAZIONI DI METROPOLITANA.

sto del ferro consiglia di adottare una simile soluzione, la quale consente la più rapida costruzione.

Il terreno di Berlino è costituito da sabbie finissime, imbevute di acqua che vengono assorbite dalle pompe di esaurimento e la costruzione delle strutture sotterranee ha richiesto particolari cautele e costi sensibilmente elevati.

Il terreno di Milano è invece costituito da ghiaia e sabbia stabilissime, con poca acqua freatica che nel centro della città è a forte profondità, inferiore di parecchi metri al livello più basso delle gallerie, di modo che la costruzione delle previste linee risulterà assai economica.

Il servizio delle metropolitane viene effettuato, come si è detto, con treni di lunghezza variabile ad intervalli pure variabili, a seconda delle esigenze. Le massime lunghezze si hanno a New York dove le punte, due sole al giorno (al mattino in un senso ed al pomeriggio avanzato nell'altro) sono eccezionalmente gravi a causa dell'enorme concentrazione di persone che lavorano nei grattacieli. Lo scarico di questi grandi serbatoi umani, effettuato in brevissimo tempo, porta ad un sovraccarico dei mezzi di trasporto come non si verifica in nessun'altra città del mondo.

Si è anzi calcolato da un matematico buontempone che se tutti gli abitanti dei grattacieli della punta di Manhattan uscissero in istrada nello spazio di dieci minuti, si creerebbe in tutte le vie di questa zona un doppio strato di persone, le une sopra le altre, senza alcuno spazio per le automobili e per gli altri veicoli!

A New York i treni di metropolitana arrivano, come si è detto, a composizioni di 10-12 pezzi.

Londra presenta pure il fenomeno delle due punte giornaliere, ma in misura notevolmente meno sentita che a New York, anche perchè le ferrovie delle grandi reti, con le loro stazioni poste nel centro della città e coi loro servizi interurbani, smaltiscono molto del traffico giornaliero fra le zone di abitazione e le zone di lavoro. Inoltre anche gli autobus portano un notevole contributo ai trasporti nelle ore di punta. È perciò che i treni a Londra arrivano al massimo di 7 pezzi di 15 metri, e cioè ad una lunghezza di m. 105. Le stazioni di metropolitana di New York hanno banchine fino a m. 160 di lunghezza, quelle di Londra fino a 110-120.

A Parigi la lunghezza delle banchine, e quindi dei treni, è stata tenuta inizialmente di 90 metri, ma ora esse si stanno allungando, essendosi dimostrato che l'attuale lunghezza è insufficiente ai bisogni del traffico.

Le condizioni del servizio di Parigi sono diverse da quelle di ogni altra città, perchè la metropolitana di Parigi con le sue linee densissime e con la concentrazione, nella piccola zona entro le antiche fortificazioni, di una fortissima popolazione, 2.850.000 abitanti su 78 kmq., fa sì che la metropolitana serva non solo ai trasporti a discrete distanze, ma anche ai brevi percorsi. Inoltre a Parigi molta parte della popolazione impiegatizia si reca a casa a mezzogiorno per la colazione, con che il fenomeno delle due punte giorna-

FIGG. 11-12 - IN ALTO: LINEA SOPRAELEVATA A SEDANUFER-BERLINO (SI NOTI LO STILE FLOREALE DELL'EPOCA DELLE COSTRUZIONI IN FERRO). - IN BASSO: STAZIONE SOPRAELEVATA DI SCHLESISCHES TOR A BERLINO (ANTICO TIPO DI STAZIONE CON CURVA E CONTROCURVA).

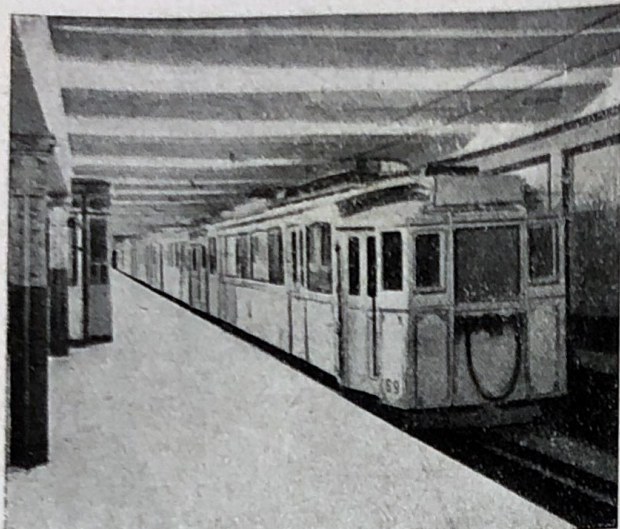



FIG. 13 - STAZIONE DI PLAZA MAYO DELLA METROPOLI DI BUENOS AIRES.

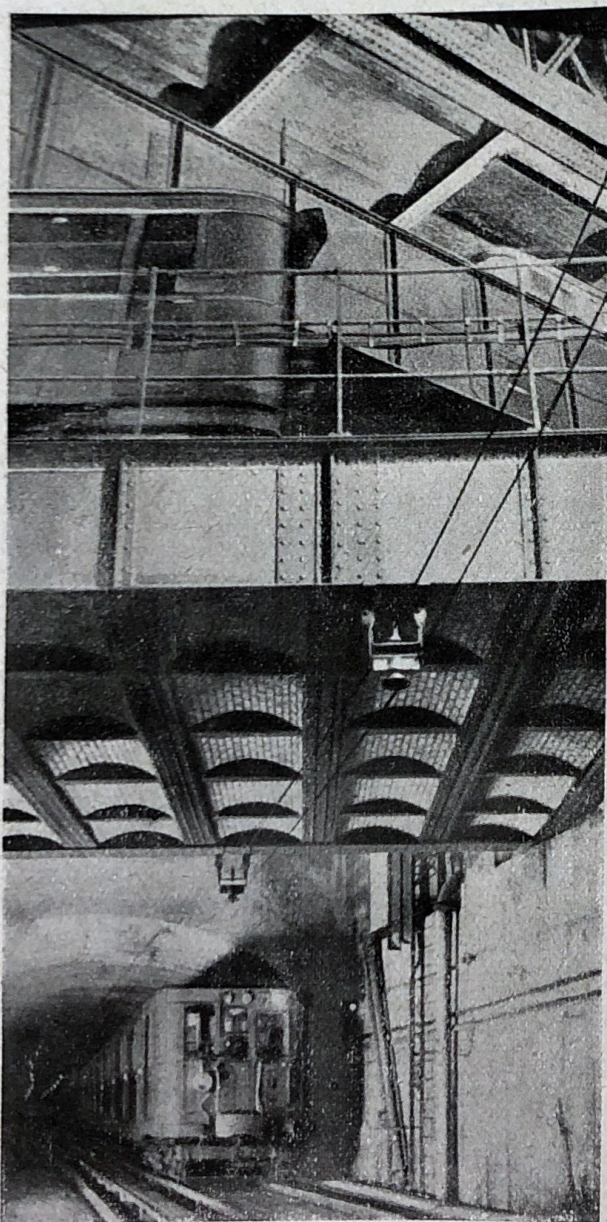



FIG. 14 - L'INCROCIO DI TRE LINEE SOVRAPPOSTE NELLA STAZIONE DI PLACE DE L'OPÉRA A PARIGI.

liere si complica con la creazione di altre due punte, di minore durata, nell'ora di mezzogiorno.

Quasi si potrebbe dire che le caratteristiche della metropolitana di Parigi sono intermedie fra quelle delle città a grande estensione, come Londra e Berlino, od a grandi distanze come New York, e quelle delle città di minore importanza, di un milione, un milione e mezzo di abitanti, che si basano, per il loro trasporto, ancora esclusivamente sulle linee tranviarie. C'è chi ha definito per queste ragioni la metropolitana di Parigi una tranvia sotterranea. In realtà la definizione non è esatta, ma ha qualche cosa di vero, in quanto per il servizio da essa fatto, la metropolitana di Parigi sostituisce anche nel campo loro specifico i servizi tranviari.

A Berlino, infatti, benchè le distanze siano maggiori che a Parigi, la rete della metropolitana è molto meno densa, e serve per i trasporti a più lunghe distanze. Tutti i trasporti a brevi distanze sono fatti dalle linee tranviarie.

Le abitudini delle popolazioni creano anche esigenze diverse alle quali bisogna far fronte coi sistemi di trasporto. Londra, per es., con le sue miriadi di casette singole e con l'abitudine delle famiglie di vivere il più possibile isolate, porta ad un enorme estensione della superficie cittadina. Le distanze quindi aumentano, e con esse, le necessità di rapidi trasporti. Anche l'esistenza di molti centri satelliti in giro a Londra ha facilitato l'estensione dei servizi di trasporto in zone non ancora perfettamente urbane, ma già non più rurali e cioè caratteristicamente interurbane. A New York, la forma particolare della città col suo quartiere degli affari posto in una stretta e lunga penisola, impone viaggi giornalieri di una lunghezza sconosciuta altrove. Così pure a Londra, l'abitudine di abitare lontani dal centro, accresce notevolmente la lunghezza dei viaggi giornalieri, che invece a Parigi, con popolazione molto più addensata, sono assai più brevi.

Il numero dei viaggi per abitante e per anno è un'altra delle caratteristiche che fanno differire una città dall'altra. Il maggiore numero di viaggi per abitante si ha a New York, dove si raggiungevano prima della crisi i 540 viaggi per abitante all'anno; a Londra si superano i 500; a Parigi si superano i 400,

FIG. 15 - STAZIONE DI BREITENBACHPLATZ A BERLINO - SI NOTI L'IMPIEGO DI COLONNE IN ORDINE DORICO.

mentre Berlino non tocca questa cifra.

Si è tentato da vari studiosi di stabilire una legge che legasse la popolazione con la sua mobilità, in quanto si è riconosciuto il fatto generale che, a mano a mano che il numero di abitanti si accresce, il numero di viaggi per abitante aumenta. Ma a parte il fatto che esistono casi in cui questa legge generale non è rispettata — come ad es. a Berlino che ha un numero di viaggi minore di Parigi — il processo è influenzato da una quantità di altri elementi che non si possono agevolmente prendere in considerazione.

La forma delle città, le abitudini degli abitanti, la stessa loro attività, hanno influenza cospicua sulla utilizzazione dei trasporti. Vi sono città come Milano, che nonostante abbiano una popolazione notevolmente inferiore a quelle dei grandi centri esteri, registrano quasi 400 viaggi per abitante. Roma ne segna 330; Torino sta — nella graduatoria — fra Roma e Milano.

Anche la politica delle tariffe può giovare assai ad aumentare il numero dei viaggi: l'esempio di Parigi è probativo. La tariffa unica usata dal «Métro» di Parigi ha dato uno sviluppo enorme a questa rete di linee sotterranee in condizioni particolari. Evidentemente la stessa tariffa unica sarebbe inapplicabile a Londra e a New York, considerate le grandi differenze di sviluppo dei percorsi ed i servizi interurbani effettuati dalle reti di metropolitana. Si scorge da queste poche note come sia difficile trovare, a priori, quale sia la migliore soluzione. Questa infatti può essere differente da città a città, come del resto l'esame, anche superficiale, delle metropolitane esistenti, dimostra.

Le metropolitane sono i mezzi di trasporto che assicurano il minor costo di esercizio e possono quindi effettuare il migliore servizio con le tariffe più ridotte. Le ragioni di questa piccola spesa di esercizio devono ricercarsi particolarmente nella forte velocità dei treni e nel fatto che il controllo e la vendita dei biglietti avvengono in punti fissi nell'entrata delle stazioni. Il controllo dei biglietti non si effettua sui treni, a meno che non esista una prima classe come a Parigi. Di conseguenza, la lunghezza dei treni è indipendente dalla spesa di personale, o quasi, mentre la spesa di personale nelle stazioni è praticamente in-

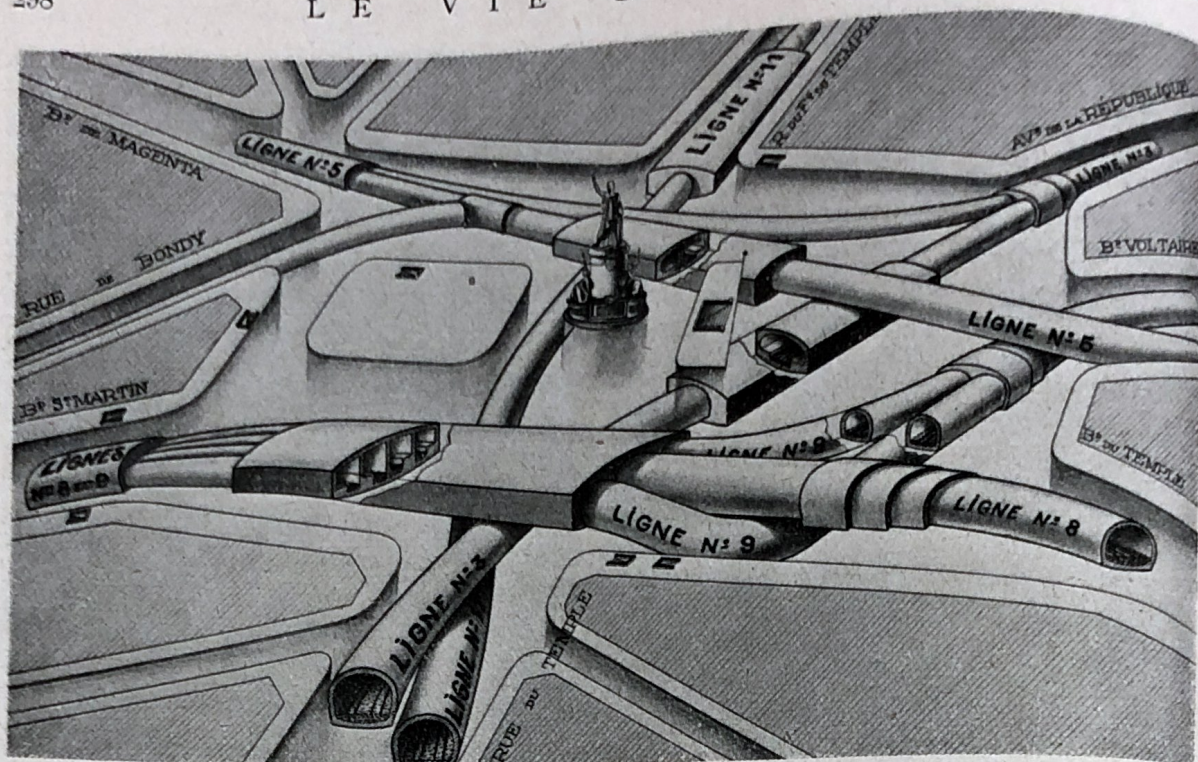



FIG. 16 - LO SVILUPPO DELLE LINEE E DEI LORO COLLEGAMENTI IN PLACE DE LA RÉPUBLIQUE A PARIGI. - PARTE DI QUESTI COLLEGAMENTI SONO TUTTORA IN COSTRUZIONE.

dipendente dalla densità del traffico. Nel mentre poi le segnalazioni di blocco permettono la perfetta sicurezza dell'esercizio, l'elasticità del mezzo, per adattarlo alle diverse esigenze del traffico in ogni occasione, è grandissima.

Tutto ciò costituisce le caratteristiche più evidenti e più importanti dell'economia del mezzo. Il costo iniziale degli impianti è la sola difficoltà da vincere: esso è grave, particolarmente per gli impianti fissi dei quali di gran lunga la più forte quota è rappresentata dalle gallerie e dalle stazioni (queste non sono se non allargamenti delle gallerie stesse) che rappresentano col loro costo, in generale, dal 75 all'85 % del costo complessivo, materiale mobile compreso.

Quando si voglia perciò, in base alle esigenze del traffico ed all'insufficienza dei mezzi esistenti, come si è visto sopra, passare dai mezzi in superficie a quelli sotterranei, occorre superare la difficoltà del costo di costruzione delle gallerie. Risolto questo punto, il resto non ha importanza economica. Ed i vantaggi ottenibili per le linee così costruite sono di così grande importanza per il benessere e la comodità dei cittadini, oltre che per la risoluzione di importanti problemi urbanistici (sviluppo razionale delle città, miglioramenti essenziali nella politica delle abitazioni, comodità e risparmio di tempo per la popolazione lavoratrice, liberazione delle sedi stradali dai veicoli tranviari) da far pensare che le spese iniziali di costruzione possano essere considerate come un necessario investimento di immenso vantaggio avvenire per tutta la popolazione.

Ma il punto principale da tener presente è che le gallerie, e cioè la sede, rappresentano la massima parte del costo di tutto l'impianto, di modo che occorre predisporre le cose così da ottenere dalla spesa fatta il massimo dei vantaggi, e non solo quello immediato, — che perde di importanza rispetto agli altri — di dar sollievo alla circolazione automobilistica. E l'utilizzazione delle gallerie risulta tanto migliore, e la spesa della loro costruzione tanto meglio si giustifica, quanto più attraverso di esse si fanno transitare veicoli veloci e capaci, i quali, con la grande economia di esercizio che consentono danno modo di ammortizzare rapidamente la spesa stessa. Così stando le cose, è evidente che lo studio accurato, sia dei tracciati, sia delle masse di pubblico da servire, sia delle necessità del traffico e dei futuri sviluppi di esso, deve essere particolareggiato e metodico prima di venire a una decisione: una volta che questa sia presa, e siano assicurati i mezzi finanziari, più presto la costruzione è effettuata e meglio sarà per tutti.

FIG. 17 - UNA DELLE RECENTI STAZIONI DELL'« UNDERGROUND » DI LONDRA. - SI NOTI L'ILLUMINAZIONE RAZIONALMENTE DISPOSTA E, IN PRIMO PIANO, LO SBOCCO DELLE SCALE MOBILI DI ACCESSO ALLE SOTTOSTANTI LINEE.

È certo che con la costruzione delle metropolitane si risolvono problemi sociali importantissimi. Lo sconvolgere le abitudini delle popolazioni è cosa impossibile. È però possibile, invece, con una razionale disposizione dei mezzi di trasporto, correggere l'eccessività delle tendenze automatiche a cui inconsciamente ubbidisce la grande massa della popo-

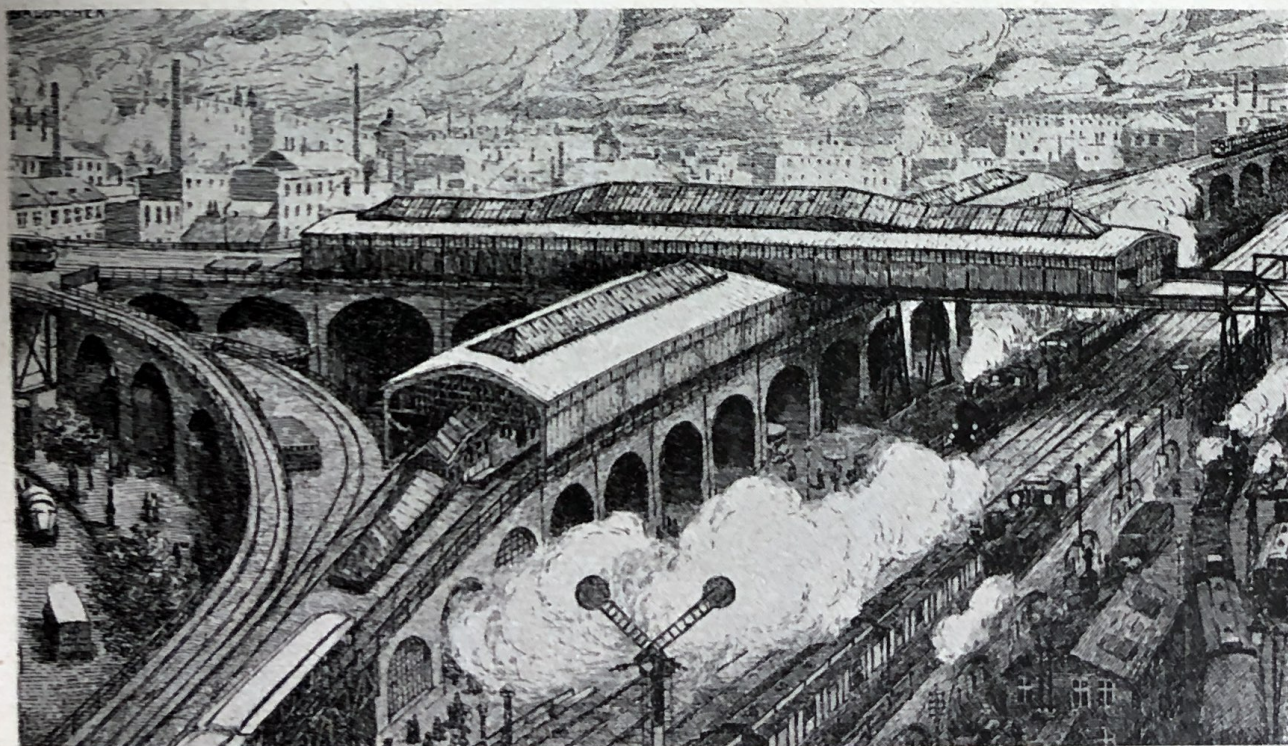



FIG. 18 - PROSPETTIVA DEL NOTO TRIANGOLO (GLEISDREIECK) DELLA METROPOLITANA DI BERLINO.

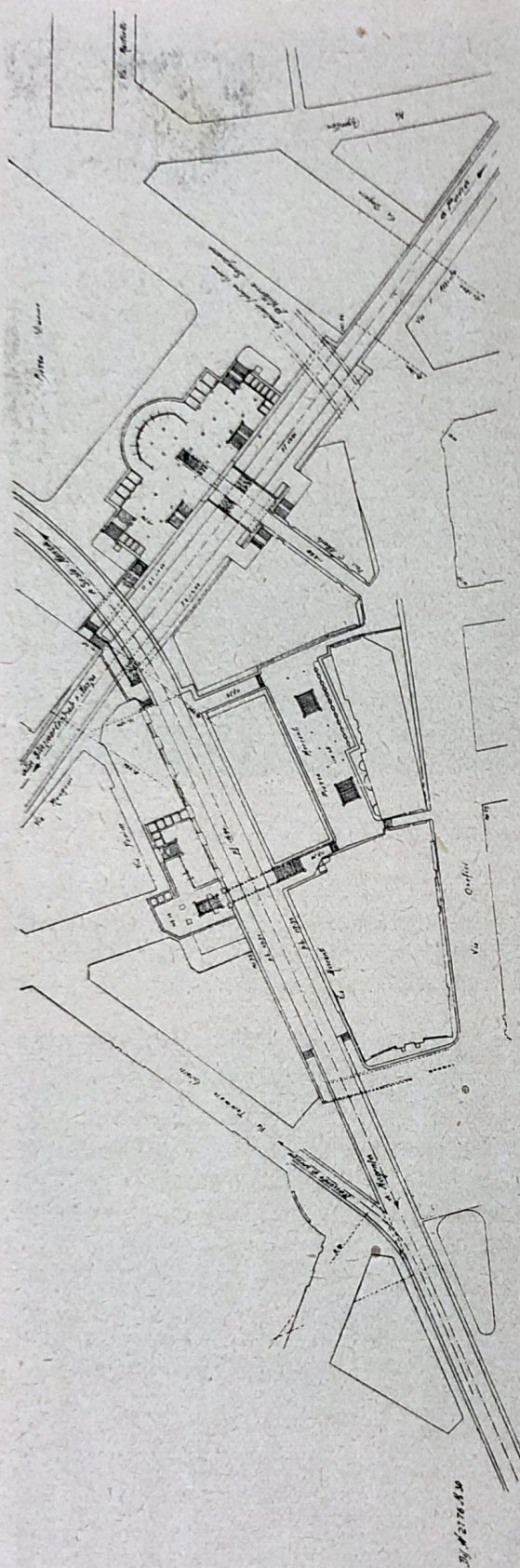



FIG. 19 - PIANTA DELLE PROGETTATE STAZIONI DI PIAZZA DEL DUOMO E VIA MERCANTI DELLA METROPOLITANA DI MILANO.

lazione e allo stesso tempo provvedere, nel migliore dei modi, al razionale sviluppo futuro delle città e dei loro dintorni.

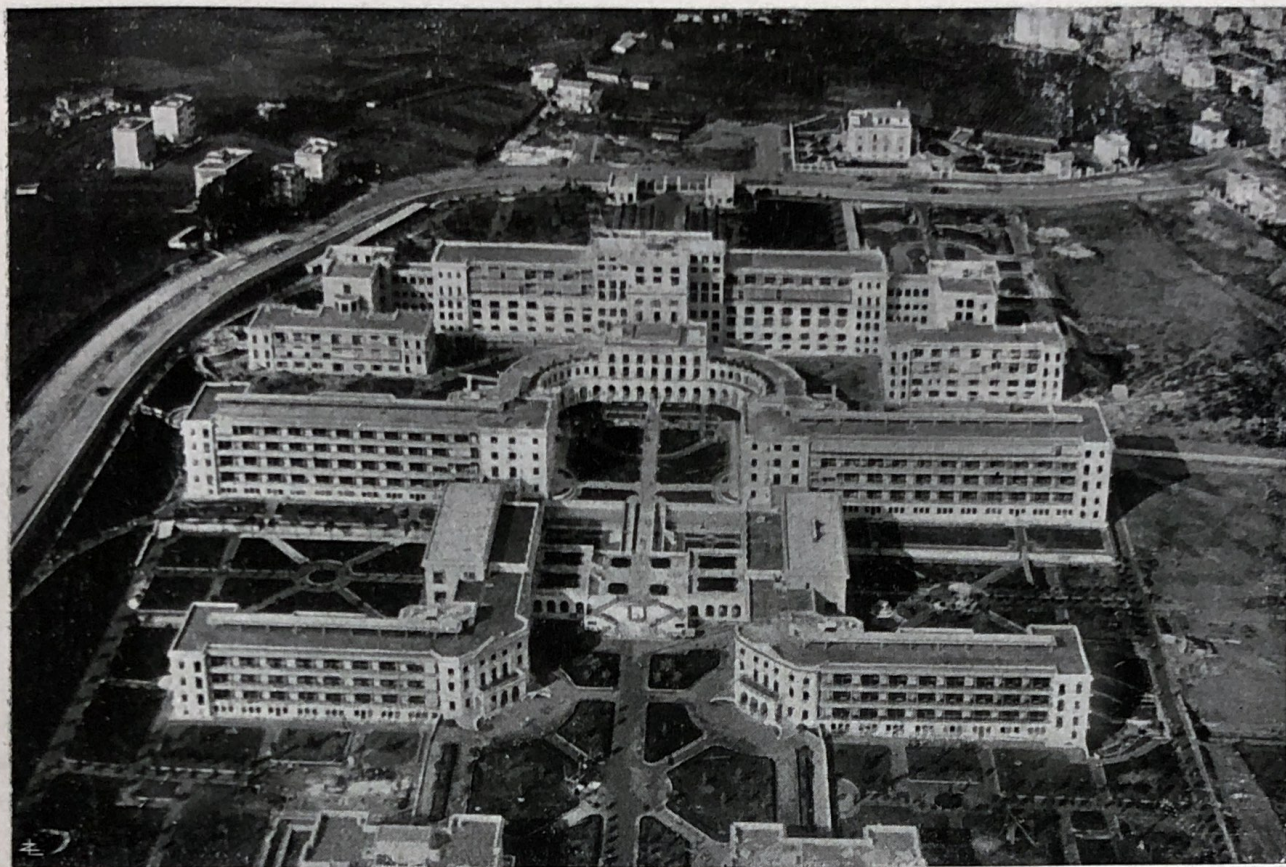
Le zone intorno alle agglomerazioni cittadine hanno perciò un'influenza grande nel progetto di linee metropolitane perchè appare logico e razionale di prolungare all'esterno linee metropolitane quando le zone circostanti alle città, sia per la loro densità di popolazione, sia per le loro caratteristiche naturali, si prestino a costituire un utile ed insostituibile ampliamento delle unità cittadine.

È particolarmente sulla benefica efficacia sociale dei mezzi di rapido trasporto che occorre soffermarsi. Abbiamo accennato all'inizio che il sogno di molti lavoratori è quello di poter godere di abitazioni salubri e a buon mercato, possibilmente in mezzo al verde, in zone tranquille, che consentano un reale ristoro dopo le ore di lavoro. In ciò sta il germe del disurbanamento, così giustamente favorito dal Regime, ed è facile concludere che tanto più efficace sarà l'azione disurbanante, quanto più rapidi e comodi saranno i trasporti pubblici. E cioè contro i guai causati dall'industrializzazione e dall'iniziale azione inurbanante delle ferrovie nessun miglior antidoto può usarsi che la saggia e razionale utilizzazione dei servizi rapidi su rotaie.

E lo studio e la costruzione delle linee disurbananti, che per essere efficaci debbono, come a Londra, a New York e come si fa ora a Parigi, essere direttamente connesse alle linee interne sotterranee, deve andare di pari passo con lo studio dello sviluppo razionale, armonico ed igienico dei nuovi quartieri e del corrispondente sfruttamento delle aree. Sono i maggiori problemi dell'urbanistica applicata che nascono e si sviluppano insieme e che non è possibile disgiungere senza gravissimi danni, come molti esempi all'estero dimostrano.

È tutta una tecnica in evoluzione che, in grazia dei suoi riflessi politici e sociali, deve essere trattata con estrema delicatezza, ma che consiglia soluzioni logiche e razionali ogni volta che se ne studino i problemi in tutti i loro molteplici aspetti e si prendano in esame, con ogni cura e in ogni dettaglio, i vari elementi che possono influenzare la soluzione.

Certo che nulla è più affascinante e più appassionante di questi problemi nei quali la tecnica porge il suo ausilio alle scienze politiche e sociali perchè insieme si raggiunga il risultato di importanza inestimabile di migliorare le condizioni di vita delle popolazioni lavoratrici.

MARCO SEMENZA

VEDUTA AEREA ESEGUITA ALCUNI GIORNI PRIMA DELLA INAUGURAZIONE, NELLO STESSO ORIENTAMENTO DELLA PLANIMETRIA. - È INTERESSANTE CONFRONTARLA CON LA FOTOGRAFIA PUBBLICATA IN QUESTA RIVISTA NEL FASCICOLO DI GIUGNO 1934.

POSSIBILITA' TURISTICHE NEL SANATORIO "CARLO FORLANINI" A ROMA

Considerare un Sanatorio sotto il punto di vista turistico, può sembrare un assurdo; ma non lo è quando si consideri l'enorme mole della costruzione in oggetto, inaugurata il 1º dicembre u. s. da S. E. il Capo del Governo.

In verità, nella visita di un così vasto complesso si riscontrano possibilità di podismo e di alpinismo, così nella forma genuina (pedibus calcantibus) come pure mediante le forme più moderne e cioè meccanizzate in trasportatori verticali e orizzontali. Tali possibilità sono inoltre confortate da numerose « stazioni » di rifocillamento e di riposo.

Nella ideazione di tale tipo di Sanatorio si è seguito il concetto della unificazione e centralizzazione dei servizi, sviluppando l'ospedale anche in più piani, in edifici alti, ma così separati fra di loro da non occludersi a vicenda aria e luce.

Anzi, essendo l'asse di simmetria diretto da N-NO a S-SE si ha una uniforme insolazione antimeridiana sulle verande di cura, mentre queste rimangono invece in ombra il meriggio, come è richiesto appunto dai canoni fondamentali della vita curativa dei tubercolotici.

Tenendo presente ora la pianta (stavamo per dire « carta topografica ») procediamo ad iniziare il giro.

Appena giunti al cancello di Piazza Forlanini, ci si presenta il maggior piazzale del parco che circonda tutto il complesso sanatoriale: parco di oltre ettari 1412 sui quali sorgono (perchè ve li abbiamo piantati noi) 800 tra pini e piante affini resinose, 480 lecci e 5000 tra piante spolianti, cespugli e rampicanti. Sono ancora un po' rade e sembrano un po' piccine per l'incombenza del colosso, ma cresceranno e si infoltiranno: rappre-

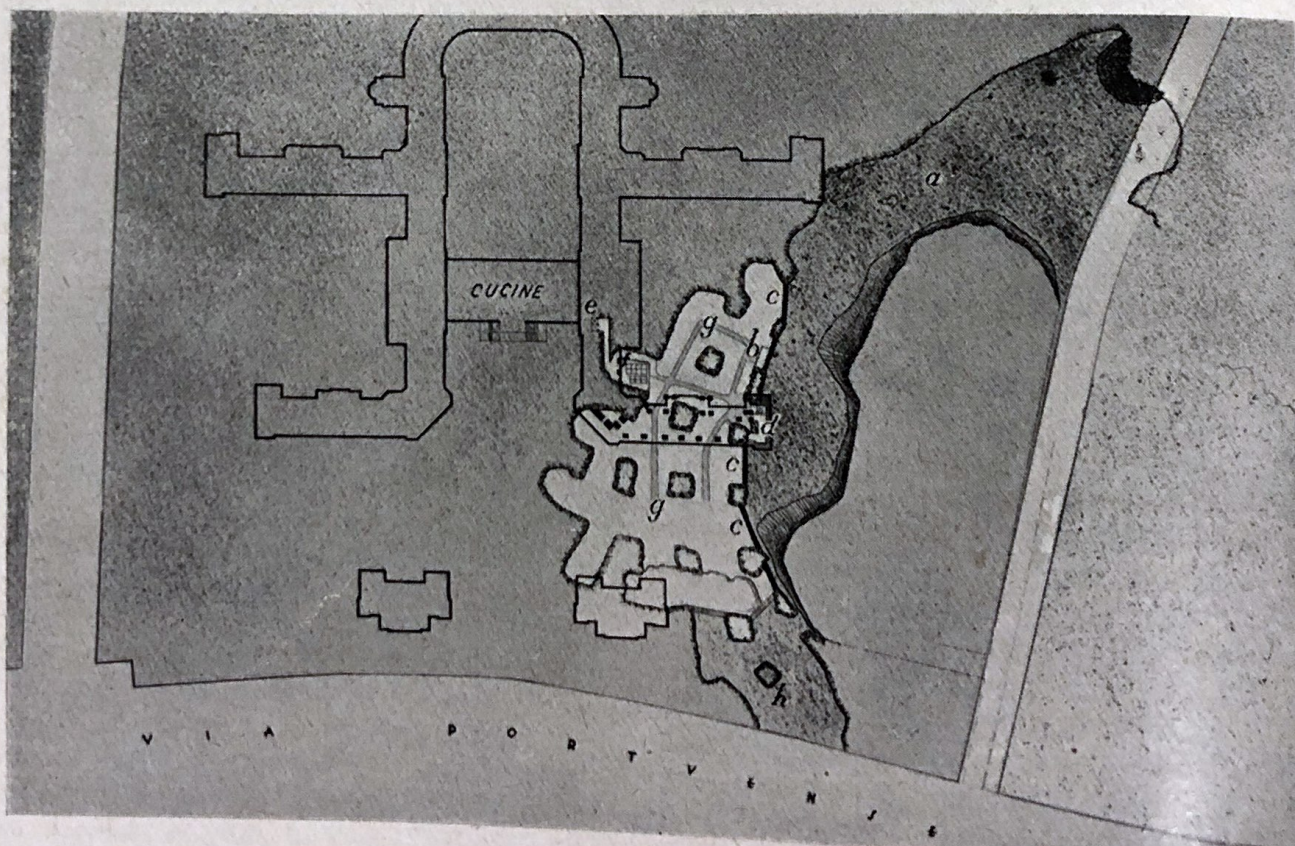
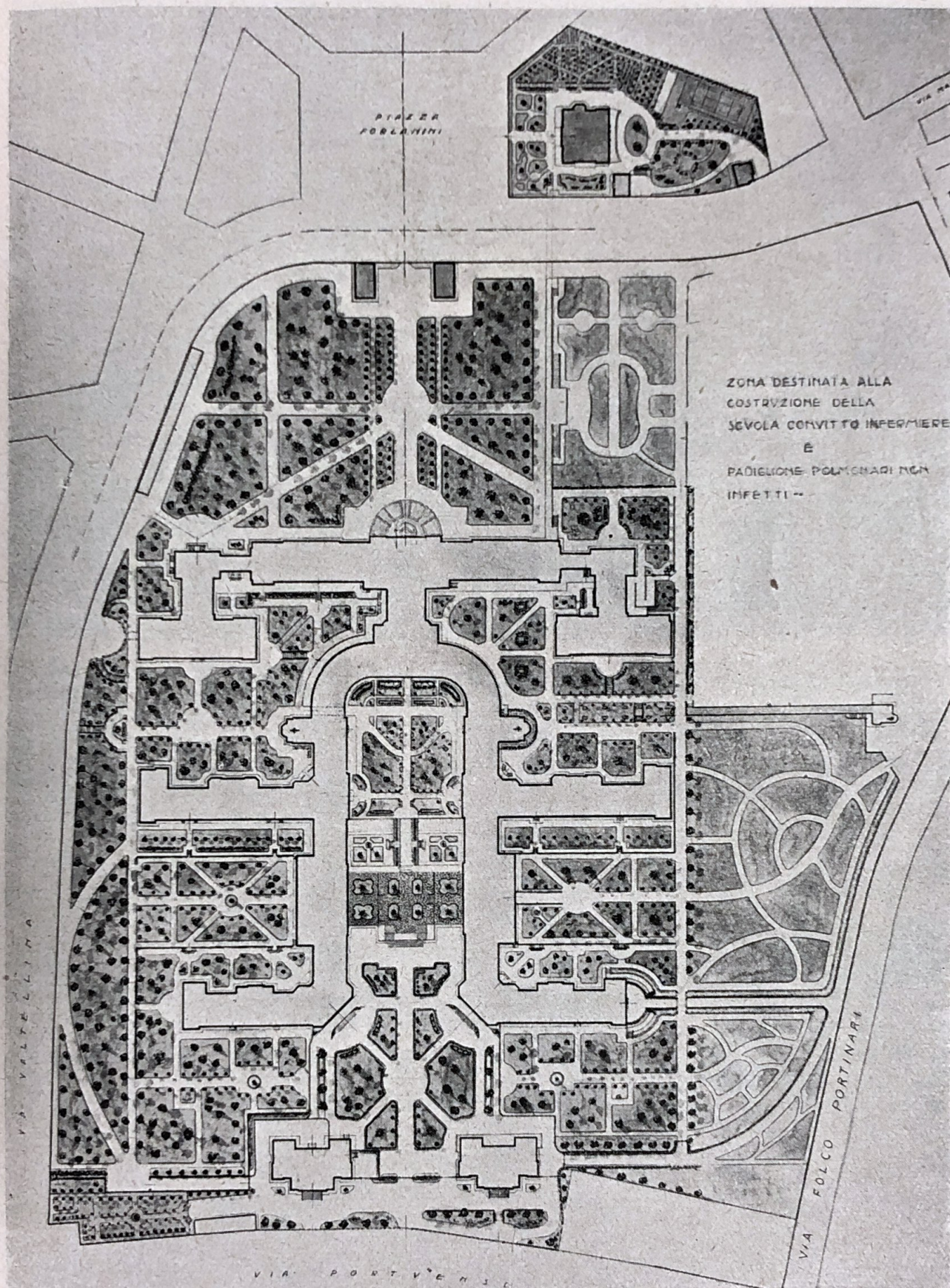
sentano comunque un discreto esempio di bonifica forestale, tanto più che la zona ha dovuto essere profondamente curata prima dell'impianto, dato che il sottosuolo immediato è costituito da un poderoso banco di argilla mista a sabbia. Asportata questa, furono scavati 13 km. di fosse a drenaggio, furono fognate con 8300 metri cubi di tufo in pezzame e quindi colmate con 50.000 mc. di buona terra vegetale, per avere la quale fu necessario acquistare un terreno nelle vicine campagne.

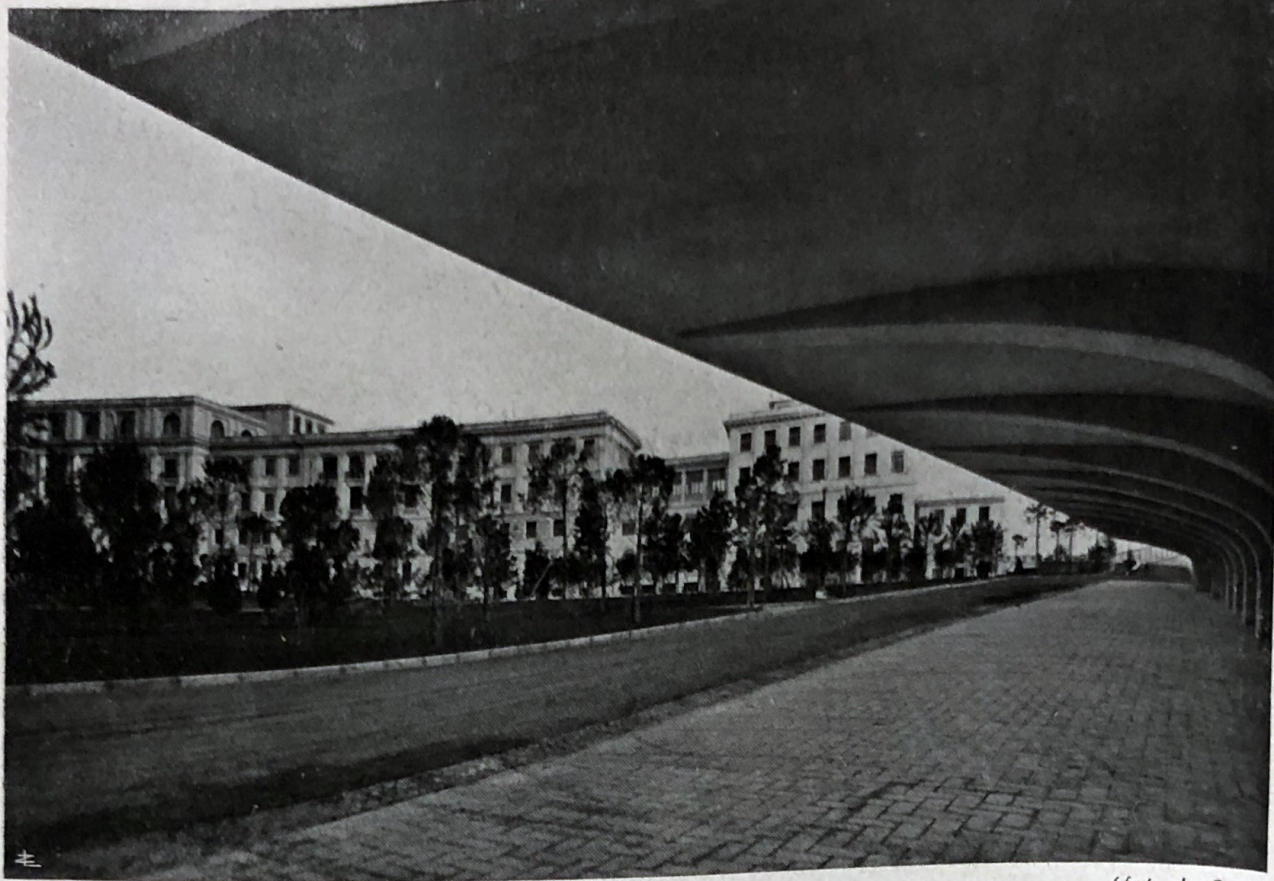
Sono a disposizione dell'automobile che ci trasporta nel parco: 7300 metri di strade asfaltate, larghe da 5 a 6 metri, strade che furono percorse dal Duce il giorno dell'inaugurazione per godere in un rapido giro panoramico della vastità del complesso.

Nel parco, opportunamente dislocate, sono varie autorimesse chiuse, per il ricovero delle macchine dei medici interni (14 posti), una pensilina per gli autocarri di servizio (v'è un autotreno, per il rifornimento della nafta, lungo quasi 17 metri) e un autoposteggio per i visitatori, costituito da una soletta a sbalzo lunga 70 metri e sporgente 7.

Lasciata l'auto, abbiamo disponibili 10.300 metri di vialetti inghiaiati, larghi 2 metri e fiancheggiati da cunette e cigli delle aiuole, con uno sviluppo di m. 17.500 frazionati dal riposante invito di quattrocento panchine.

Annotta? duecentocinquanta lampade costellano il parco di luci armoniose. Fa caldo? centoventi idranti procurano un'abbondante pioggia artificiale aiutando la macerazione profonda di mille tonnellate di concime chimico e la germinazione di 1200 chili di semi.

Dal parco conviene scendere nelle grotte. Il pavimento di esse si stende a sedici metri sotterra. Erano un tempo grandi cave di tufo, coltivate — come d'abitudine — in gallerie profonde, con pilastri colossali, ed avevano inizio da un gran baratro, che è rimasto colmato dallo spostamento di mezzo milione di metri cubi di terra, effettuato per livellare con il dovuto esatto orientamento il terreno acquistato. Chiusi pertanto i millenari fornici di ingresso con poderosa muraglia, e livellato il baratro con il restante terreno, sono nate le grotte, che continuano ad estendersi sotto la collina, ma che con alte muraglie furono limitate ai confini, (cioè al piombo trenta metri sotto i confini della proprietà). Dalla planimetria qui sotto ne risulta l'ubicazione e la forma. Estese su 7000 mq. offrono un volume di oltre 40.000 mc. di magazzini — un vero palazzo sotterraneo — per le derrate che

LE GROTTE SI STENDONO PER 7000 MQ. E PIÙ SOTTO LE COSTRUZIONI, OFFRENDO ENORMI MAGAZZINI SERVITI DA ASCENSORI. - DALLE GROTTE SI POMPA INOLTRE L'ACQUA (CHE FORMA ANCHE UN LAGHETTO) PER I SERV... (fot. I. Bazzi...lli, Roma

PIANTA DEL « SANATORIO CARLO FORLANINI » A ROMA CON L'ASSIEME DEL PARCO VASTISSIMO E DEI PADIGLIONI DI CURA.

non soffrano l'umidità. Perchè c'è acqua laggiù: in certe epoche dell'anno un laghetto invade gran parte delle grotte, nonostante il succhiare poderoso di due pompe che traggo-

(fot. A. Cartoni)

UNA PENSILINA CON UNICO SBALZO, LUNGA 70 METRI, FIANCHEGGIA IL PIAZZALE D'INGRESSO DEL PARCO, OFFRENDO POSTEGGIO A 35 AUTOMOBILI PER I VISITATORI DEI DEGENTI.

no giornalmente di lì fino a due milioni di litri, occorrenti per i bassi servizi, imprimendo al fluido ben sessanta metri di « prevalenza » (1). Nella casetta ermetica, le pompe funzionano chetamente, mentre due pompe minori appaiate attendono il turno di lavoro; un idroblocco, scintillante nei suoi bilanciati vasi di rame lucido, interrompe a volte, con lento ma infallibile moto, il frullo delle turbine perchè lassù i capaci serbatoi, sull'alto della costruzione, sono ricolmi, e un apparecchio consimile ha lasciato calare una leva di comando.

In centro, dove più sensibile è la circolazione dell'aria per le numerose gallerie che lasciano filtrare anche un riverbero di luce diurna, tra i pilastri immani di cemento che sorreggono la volta fessurata su cui grava un padiglione intiero, si stanno allestendo i magazzini per la frutta e la verdura, alimentati da un montacarichi capace come un autocarro.

Vialetti sopraelevati, battuti in sabbia gialla, (il caratteristico sabbione che indora le vie dell'Urbe quando escono le berline Reali), consentono una silenziosa passeggiata di 3700 metri di sviluppo e conducono alla cantina di deposito del vino e dell'olio. Dieci cisterne di cemento attendono le teorie dei fusti d'olio, trecento ettolitri, quanti ne occorrono per un anno.

È allo studio l'impianto che dovrà sollevare in distinti tubi sotto pressione l'olio e il vino, del quale ultimo si dovranno giornalmente dosare oltre quattromila razioni.

Oltre la cantina, si ha un breve cunicolo artificiale e poi si trova la tromba degli ascensori per salire all'atrio della grande cucina centrale. Ma che dico: una cucina? Questa è la piazza d'una città: un salone di 1792 mq. di superficie, diviso da bassi tramezzi (che circoscrivono le varie competenze, ma non tolgono la vista generale), tutto rivestito di maiolica azzurra, col pavimento di porcellana bianca a grandi riquadri azzurri, tutto sfolgorante di smalti bianchi e di metalli cromati nelle attrezzature, impeccabile nel forbito acciaio inossidabile dei tavoli di servizio.

Soltanto in questo salone occorrerebbe sostare delle ore intere per esaminare le enormi pentole capaci di trecento razioni di minestra,

(1) Dislivello verticale tra il pelo d'acqua minimo di un pozzo e il piano di posa di una pompa. (N. d. R.).

i forni che possono arrostire tutto d'un pezzo un cosciotto di manzo, i fornelloni con una fiammeggiante corona di 40 centimetri di diametro, le torrette che immettono l'aria pura esterna, fresca o calda a seconda della stagione, mentre quella maleodorante viene allontanata in ragione di 30.000 meri cubi all'ora. Tutto qui è grandiosamente adeguato al fabbisogno di duemila e più persone: quante saranno ospitate normalmente nell'Istituto.

In un reparto si allineano le macchinette utensili; in un altro i forniti ganci e il poderoso ceppo della macelleria; in un terzo gli acquai per la preparazione delle verdure, vigilati dalle torrette degli sbucciapatate (potenzialità di 400 chili all'ora); poi ancora il reparto delle minestrine (la pentola più piccola ha una capacità di 15 litri) e la cucina del latte, quest'ultima affidata alle Suore.

Alle due testate, magazzini ariosi contengono i rifornimenti giornalieri, divisi e irreggimentati su centinaia di metri di palchetti, mentre cinque celle frigorifere, regolate a diverse temperature, preservano quanto v'è di deperibile nella dispensa ben fornita. È allo studio la convenienza di impiantare un forno autonomo per la confezione giornaliera dei 700 e più chilogrammi di pagnottine. Con i rifiuti di cucina, opportunamente sterilizzati, vive e prospera una numerosa colonia di maiali, che fornisce gran parte dei prosciutti e delle salumerie occorrenti all'Istituto.

●

Interessante risulta anche una capatina nelle lavanderie, di una vastità e di una proporzione tali da temere il confronto solo con quelli di pochi grandi alberghi di terra o di mare.

Autoclavi, camera di vapori di formalina, sterilizzatrici a doccia provvedono a rendere asettiche le biancherie prima che entrino a contatto con l'opera umana.

Sei potenti lisciviatrici, con moto alternato procedono al candeggio; altrettante risciacquatrici tolgono ogni traccia al bucato, che

(*fot. A. Cartoni*)

LA CUCINA CENTRALE, SALONE DI 1800 MQ, È SUDDIVISA IN REPARTI DA BASSI MURETTI MAIOLICATI E ATTRAVERSATA DALLE LINEE DEL TRASPORTATORE ELEVATO, DEL QUALE, A SINISTRA, SI SCORGE UNA SERIE DI CARRELLI. - AL CENTRO, LE GRANDI PENTOLE A VAPORE, CAPACI CIASCUNA DI 300 PORZIONI DI MINESTRA, DOMINATE DALLE TORRETTE PER L'AERAZIONE. - IN FONDO, A DESTRA, UNO DEGLI ELEVATORI INCLINATI PER IL SERVIZIO DEL REFETTORIO GRANDE.

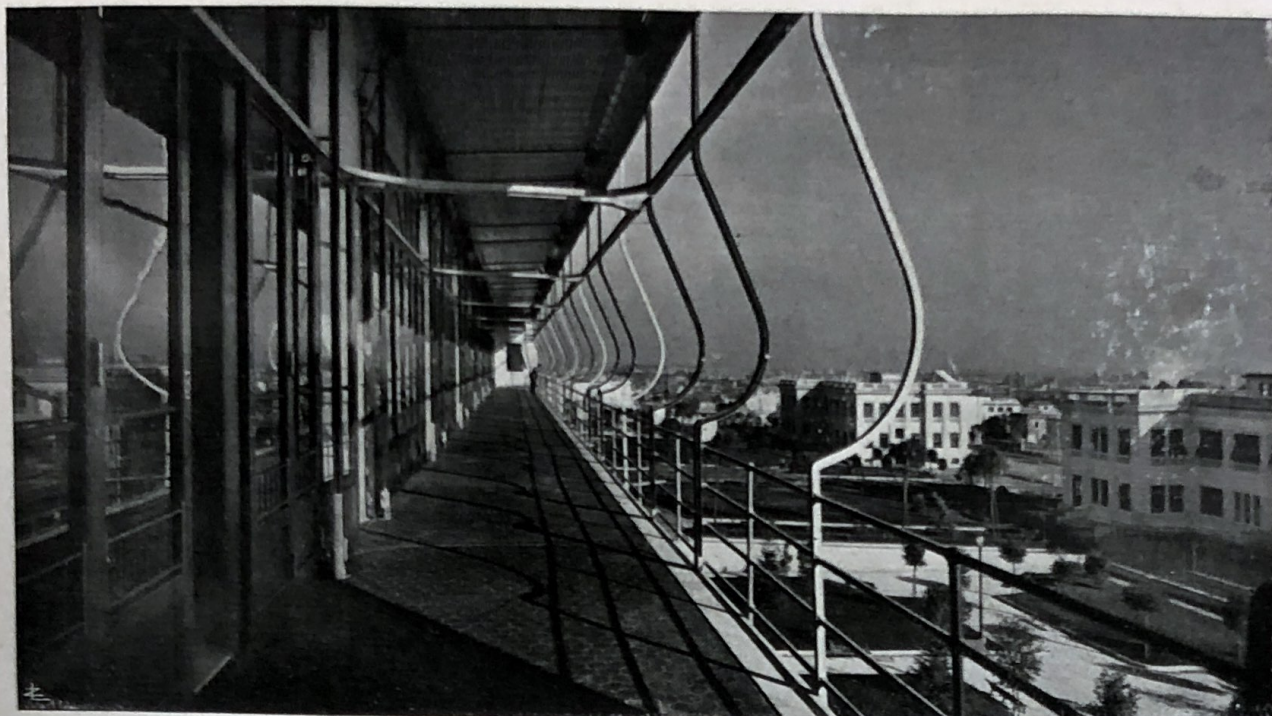
per eventuali macchie più persistenti viene rifinito a mano nelle vaschette; poi quattro idroestrattori centrifugati, turbinanti milleottocento volte in un minuto, tolgono il più dell'acqua; quindi l'essiccamento viene terminato negli scaffali a carrelli, riscaldati con radiatori a vapore. L'aria del vasto ambiente (720 mq.) viene più volte rinnovata da un duplice impianto di immissione.

« Post prandium stabis » ammonivano gli antichi e noi approfitteremo delle moderne comodità per girare senza fatica. — Un po' raggomitolati in un cestone, possiamo, se non superiamo i 100 chili di peso, farci sollevare sino sotto il soffitto, e viaggiare con il carrello elettrico per oltre due chilometri e mezzo di rotaie volanti, da un padiglione all'altro, salendo e scendendo talvolta per ripidi pendii guarniti di cremagliere, dall'una all'altra delle tredici stazioni di servizio, secondo l'itinerario prestabilito da una misteriosa combinazione dei pulsanti del quadro di comando che penzola dietro il cestone.

Alle varie stazioni troviamo pronti montapranzi, montacarichi, ascensori per lettighe, cala-rifiuti: se ci divertissimo a salirli tutti potremmo giungere — sommandoli — alla rispettabile altezza di 687 metri avendo utilizzato solamente 97 HP elettrici e km. 5.200 di fune di acciaio.

Per accontentare gli sportivi, partigiani del « post coenam lento pede ambulabis », si possono offrire alle loro passeggiate 1300 m. di verande, esposte a sud e protette, quando il sole sia troppo forte, da persiane ricurve e sporgenti e, quando il vento è violento, da scorrevoli vetrate. Altri 700 metri di verande si svolgono a nord, completate da 300 m. di pensiline sorgenti sulle terrazze per passeggiare anche quando piove. Se poi vogliamo esser del tutto certi di non lasciare non visitato alcun angolo dell'Istituto, facciamo come i ciechi e, mano scorrente sulle pareti, possiamo percorrere chilometri 42,690.

Ma poichè non siamo ciechi, e abbiamo ormai fretta di concludere il cammino, possiamo accontentarci di quattro chilometri di luminosi e ariosi corridoi semi-interrati e cunicoli di collegamento, anch'essi incredibilmente luminosi grazie alle coperture di vetrocemento.

UN REFETTORIO PER 560 PERSONE, QUALE APPARVE IL GIORNO DELLA INAUGURAZIONE. - ALLE PARETI SI SCORGONO FIGURE AFFRESCATE DAL PITTORE BUSI. *(fot. A. Cartoni)*

(*fot. A. Cartoni*)

LE SPAZIOSE VERANDE, MUNITE DI GRANDI PERSIANE E VETRATE SCORREVOLI, OFFRONO LUNGHE ORE DI TRANQUILLO RIPOSO AI RICOVERATI, CONFORTANDOLI CON LA FRESCA VEDUTA DEL GIARDINO E LA SUPERBA VISIONE DI ROMA.

Ultima fatica: le scale. Se ne sommiamo i 4.750 gradini, totalizziamo un dislivello di 611 metri. E non è poi poco.

●

Nel giro turistico di una città, ogni buona guida che si rispetti segnala chiese, gallerie, teatri. Qui non vogliamo essere da meno.

Due chiese gemelle, dalle linee seicentesche, allegrate da terracotte del Santagata sono pronte ad accogliere i ricoverati; e nulla manca in esse per il completo conforto spirituale della Santa Messa. Il Divino Ufficio, anzi, a mezzo di impianto radiofonico è ascoltabile anche dai più gravi degenti.

Per alloggiare i cappellani e le suore, un piano intero di padiglione è dedicato, con cucine autonome, e con un oratorio. Un'altra chiesetta sorge al confine (vi si giunge per un lungo passaggio sotterraneo, celato il più possibile agli occhi dei ricoverati) che serve solo per le funzioni in suffragio dei defunti.

La guida segnerebbe con asterisco l'atrio d'onore e l'atrio degli studenti, per l'imponenza delle loro proporzioni e per la nobiltà degli altorilievi del Minerbi, che ivi cantano l'inno del lavoro redento, la fraternità del lavoratore e dell'industriale, la sanità della razza potenziata da vigili cure.

Una sosta merita il teatro con il palcoscenico a elementi movibili, lo sfondo panoramico di velluto viola per gli interni, di tela cilestrina per i cieli. Ogni necessità è ivi curata: dai numerosi camerini con acqua calda e fredda, al magazzino delle scene, alla cabina delle manovre elettriche per le luci variopinte di ribalta e di bilancia, graduabili per fingere le aurore e i tramonti. Dall'opposto lato una capace cabina permette anche la proiezione di pellicole sonore, mentre un microfono, collegato con la centrale radio dell'Istituto, può diffondere le audizioni anche ai giacenti in letto, inserendo l'allegra vicenda nel normale programma giornaliero che, in aggiunta alle disponibilità dell'etere europeo, offre audizioni speciali di conferenze educative pronunciate dai clinici stessi, di sermoni ispirati a serenità di speranza pronunciati dai cappellani. Ogni ricoverato ha in dotazione la propria cuffia, e dispone di prese al proprio capezzale e anche in veranda, per rendere più liete le ore di stasi, nella beatitudine delle energie vitali rifiorenti al tepore del sole, dinanzi al panorama di Roma eterna, che offre la superba trilogia delle Basiliche sullo sfondo dei monti e dei colli.

●

Ma non sempre le giornate sono miti; e i ricoverati debbono ritirarsi allora nelle ampie

(fot. A. Cartoni)

OTTOCENTO POSTI DI PLATEA NEL TEATRO-CINEMATOGRAFO. - AL CENTRO DELLE LUMIERE E AL SOMMO DELLE NICCHIETTE SI VEGGONO LE GRIGLIE DI AERAZIONE PER IL RINNOVO DELL'ARIA CONDIZIONATA. - SUL PORTALE DI CENTRO, A DESTRA, IL TERMOSTATO E L'IGROMETRO CHE TELECOMANDANO L'IMPIANTO.

sale di ritrovo, di lettura e di scrittura, nelle luminose aule di insegnamento. Perchè non bisogna dimenticare che i nostri ricoverati sono operai, sono braccianti, sono donne e uomini di campagna che oggi vengono accolti con un fermo proponimento di renderli guariti al lavoro sano. Oggi non è più il « mal sottile » che irrimediabilmente conduceva alla tomba tra l'inerte compianto dei congiunti; oggi il tubercolotico è un individuo che si può strappare alla tomba, ravvivando in esso potentemente le energie vitali, in un sano e regolato tenore di vita, che richiama anche le forze dello spirito teso alla speranza del risanamento, e continuamente distratto dalle condizioni del presente.

Per questo è stato costruito il teatro, allietato da luminosi affreschi del prof. Conti. In esso, le migliori Compagnie d'Italia gareggeranno per offrire ore di divertimento ad una platea di ottocento poltrone, che non conosce « forni », ma solo « completi » fin nelle corsie, e il cui entusiasmo non è refrigerato nemmeno dal potente impianto areotermico.

È per questo che sono stati decorati refettori e sale di soggiorno con scene di vita sana, con argomenti educativi, con espressioni di vita fascista che invoglino le torbide menti a risvegliarsi, che offrano agli intelletti incolti soggetto di informazioni e di discorso. All'opera bella hanno contribuito i pittori Busi, Del Chiappa, Rosso, Roveroni e altri, di belle forme rivestendo e sviluppando i suggerimenti che la passione dettava nelle cordiali diuturne riunioni; quelle riunioni che allietarono le arse giornate nel cantiere tumultuoso, vibrante dell'opera fervida di milleottocento operai appartenenti a settanta e più imprese collaboranti nell'opera immane e vertiginosa: nel colosso che fin nelle tarde ore serali ferveva di vita, tutto luminoso per le sue ottomila e più lampade: fantastico palazzo di luce, che nelle sue strutture possenti pareva quasi tesaurizzare ogni giorno la più fervida vitalità per dispensarla domani agli ospiti doloranti.

ING. PIETRO PARBONI
Direttore dei Lavori

TURISMO D'AVANGUARDIA IN LIBIA

Definire « esplorazione » un viaggio di duemila chilometri attraverso i deserti e le oasi della Libia, già domati e percorsi largamente dai nostri, è inopportuno ed eccessivo. Chiamare « viaggio turistico » quello che si compie con autocolonne militari, cammelli, automezzi di fortuna, è troppo poco. Non resta che creare una definizione che renda l'idea del viaggio fuori dell'ordinario e che soltanto da pochi civili (le dita di una mano bastano ad enumerarli) fu fatto sull'identico circuito. Eccola: « turismo d'avanguardia ».

La prima parola fa crollare ogni presupposto eroico, al quale, per onestà, non tengo; mentre la seconda toglie alla prima il significato scialbo e banale che leverebbe, se fosse giusto, ogni ragione al viaggio stesso.

A chi mi chiedesse per quale ragione io ed un compagno ebbimo a compiere il percorso, una sola cosa, e sincerissima, risponderei: « Perchè non conoscevamo la nostra Colonia, e perchè coloro con i quali parlammo, in essa e nella Penisola, non la conoscono: o, se credono di conoscerla, non ne sfiorano neppure l'essenza reale ».

Il desiderio di « andare a vedere » nacque infatti in me quando, in cerca di informazioni, ne trovai bensì larga messe, ma talmente discordanti, opposte, imprecise, da farmi dubitare della conoscenza che le informava.

RUDERI DEL FORTINO ROMANO DI BU NGEM.

In tale disparità di giudizi io ed il mio compagno ci siamo attenuti al metodo sperimentale; e siamo andati a vedere con i nostri occhi.

●

Da Tripoli a Misurata mi portò, per la bellissima strada asfaltata, l'autocorriera civile, sulla quale viaggia anche la posta per l'interno: questo tratto, eminentemente turistico, non è percorso dagli autocarri da rifornimento, poichè Tripoli alimenta l'interno (sino a Gat), attraverso Buerat, porticciolo del golfo Sirtico, al quale fa giungere l'acqua e le derrate per mare; ciò, sia per diminuire i costi di trasporto, sia per non caricare di traffico pesante una delle strade maggiormente percorse dai turisti. Su di essa, infatti, attraggono Homs, la linda città murata; Leptis Magna, potente segnacolo di romanità; Zliten, grosso e ricco borgo indigeno avvolto da una delle oasi più ricche della Tripolitania; Misurata, moderna, ordinata, civettuola, come una delle nostre città di provincia, a cui il quartiere indigeno dà la solita interessante nota di colore. Un ottimo albergo, a Misurata, conclude le scorribande del turismo costiero che, raramente (ed a torto) si spinge più oltre.

L'autocorriera civile riparte al mattino. Più piccola di quella che collega Misurata a Tripoli, la nuova auto si muove sobbalzando e scricchiolando, perchè — fuori di Misurata — la strada non è più asfaltata,

SCHIZZO SCHEMATICO DELL'ITINERARIO SEGUITO.

e sul vecchio telaio è montata una carrozzeria che geme per il troppo carico di arabi e di bagagli.

All'uscita dall'oasi di Misurata, dopo pochi chilometri ha inizio il deserto a steppa. Ma questo deserto, al contrario dell'altro che ci attende più avanti, potrà essere certamente conquistato dalle vanghe e dagli aratri, come dimostra l'oasi di Tauorga.

La strada rettilinea, fiancheggiata da piccoli *eucaliptus*, costeggia il Sebchet Tauorga, zona parzialmente paludosa, alimentata ad intervalli dall'uadi Sofeggin, e, più avanti, dall'uadi Zarzur.

La pianura stepposa digrada lievemente verso il mare, e la sua monotonia è solo rotta da qualche albero che alza verso il cielo bianco le sue braccia scheletriche: qualche rudero di fattura romana, di struttura turca e, ad El Gheddahia, un nostro piccolo forte. Poco lungi da esso (non più di una diecina di km.) la strada si biparte: quella che noi ora seguiamo ci ricondurrà al mare, l'altra ci porterà al Sud, domattina.

Buerat el Hsum non è, nella sua essenza, che un conglomerato di magazzini militari accentrati nel molo che si getta, da una costa senza attrattive e illividita dalle dune sabbiose che l'onda riveste di alghe, nel mare.

C'è un albergo, a Buerat: ma è la prima volta che attribuisco questo titolo ad una così strana accozzaglia di tettoie di lamiera e di pareti di legno. Di esso usufruiamo (il proprietario è un siciliano che ci offre con cordialità tutto quello che può) poichè pur essendo ospiti del Comando Truppe della Tripolitania, non desideriamo, ora che possiamo esimerci, sfruttare l'ospitalità della quale dovremo abusare in seguito.

L'alba non è ancora sorta, che — prendendo posto in uno dei tre autocarri militari, leggeri, che puntano verso il Sud (portando la posta e fungendo da servizio integrativo dei servizi di trasporto in appalto) — entro a far idealmente parte della grande famiglia degli Ufficiali Coloniali, nella quale sono già ora accolto con cordialità, con amicizia, an-

IN VISTA DELLE PRIME FALDE DEL GEBÈL ES SODA.

zi. Dopo il bivio di el Gheddahia, la strada, il cui fondo è naturale e corretto da opere che in parte sono in corso di esecuzione, attraversa l'ultimo lembo del deserto Sirtico, spianata rosata di rocce affioranti, di pennellate di sabbia che non si eleva a duna: l'autocarro sobbalza sui lastroni di pietra, ma può tenere una media discreta, poichè la pista è a fondo che neppure sulle nostre strade si potrebbe dire cattivo.

Al fragore del motore si alzano in volo corvi, falchi, ottarde; fuggono piccoli branchi di gazzelle che si raccolgono dove le depressioni degli « uadi » permettono la vita a bassi ciuffi di sterpaglie misere e giallastre.

Il sole è allo zenit quando, sorpassato l'uadi Bei el Chebir, (l'autocarro gioca alle montagne russe!), ci si dirige longitudinalmente tra i letti degli uadi Ruaus, Beded, Bei el Chaib, sino a Bu Ngem. Questo è avvistato quando, tra le dune, sorgono le rovine di un fortino romano, le palme della piccola oasi e il fortino Demandato, dove ottimamente alloggeremo: ottimamente, poichè raro è trovare ospitalità più cordiale, più amichevole, più vigilante di quella che, da questa tappa in poi, ci verrà offerta in ogni forte, dove sempre giungeremo preannunciati dalla radio.

La tappa seguente, da Bu Ngem ad Hon, che si svolge oltre le falde del Gebèl Uaddan (colline) a lato del Ramlet Agareb, è per la prima parte movimentata (mi si passi la contraddizione) da... due arresti dell'automezzo che s'insabbia.

L'*ascari* che guida salta a terra: lo si segue; ci si caccia tra le ruote per constatare di quanto sono affondate; e poi, dopo qualche tentativo di liberarle, si attende che l'autocarro che segue nella colonna ci raggiunga, oppure, se si è ultimi, che ritorni quello che precede e mantiene contatto a vista per aiutarci a toglierci d'impaccio. Oltre la metà del percorso, le colline delimitano una valle di andamento irregolare, che sulla sinistra sfocia, a tratti, in zone sabbiose, mentre a destra si elevano dossi viola-nerastri, dalle forme geometriche plasmate su di uno stesso modello di colle dalla cresta rettilinea

ed orizzontale, dagli spigoli arrotondati, raccordata alla pianura da curve molli e concave: la scenografia suggestiva si squarcia in valli normali a quella che percorriamo e che si spingono lontano ripetendo identici motivi geometrici.

Hon, Comando di Sotto Zona, centro di magazzinaggio, oasi ricca di palme, legata alle oasi di Uaddan e Socna, è raggiunta dopo che il sole ha svolto, in pochi minuti, sugli schermi del cielo e della terra, la sua fantasia cromatica, nelle gamme rosso rubino e giallo oro, che infiammano ogni cosa per lasciarla poi, spettrale e nera, eretta contro fondali di luce bianca e fredda, destinati pur essi a sparire quando, ad oriente, appaiono le prime stelle.

Siamo partiti alle 4 della mattina, ed arriviamo alle 19, dopo 179 km. di corsa. Non vedremo dunque Hon sotto il sole. Ma la bianca città dalle vie scavalcate da archi bassi e piatti, dalle mura nelle quali si aprono grate di pietra intagliata, dai minareti quadrati elevantisi tozzi verso il cielo, dalle porte fatte di mezzi tronchi di palma, dai cerchi di luce animati dai barracani ancor più candidi delle mura, mi apparirà anche più fantastica e suggestiva.

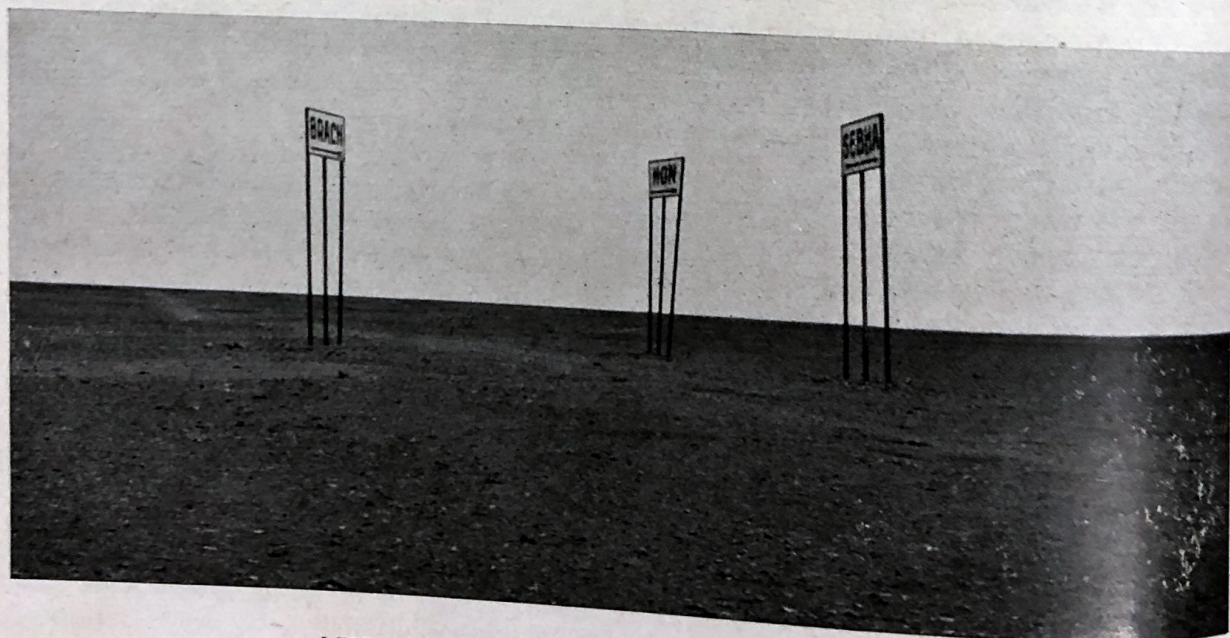
Quando al mattino si lascia Hon, le stelle brillano ancora. Il sole sorge, mentre l'autocarro s'arresta a Socna, rendendo anche più roseo il caratteristico tono di questo nucleo di case. Oltre l'oasi, ecco il primo tratto di *serír*: il terreno si fa piano, piatto, liscio, omogeneo come una distesa di asfalto: i cumuli di pietra segnavia danno la rotta, cosicchè sulla direzione mediana di essi è sorta, per il passaggio degli autocarri, una strada scavata trasversalmente da solchi distanti tra di loro circa 60 cm., dovuti al balzare e rimbalzare delle ruote gommate. Questi solchi sono caratteristici di ogni pista sul *serír*, che è il deserto in tutto il valore della parola: ed è regola di marcia attraverso queste zone, l'uscire dalla pista e correre, sulla piana omogenea, a zig-zag, per evitare i tratti di terreno, molle o sabbioso, che possono arrestare la marcia.

Dopo circa quattro ore di percorso, sorgono all'orizzonte le montagne del Gebèl es Soda: le loro groppe arrotondate sono coperte da una coltre oscura che dà l'illusione della vegetazione. Avanzando, il nero conquista ogni dosso, ogni frattura, ogni valle. La strada serpeggia tra cumuli di pietre nere, tra neri muraglioni crollati, tra ammassi di blocchi picei che sembrano resti di un'immane rovina.

Il cielo è bianco, incandescente.

Poco alla volta il paesaggio infernale incombe. Qualche tamarisco tende i suoi rami scarni come fosse pure esso una creatura che implori di fuggire dalle vallate ossessionanti.

Poi, a grado a grado, le pietre si fanno bicolori, nere e rosa, con le due tinte divise nettamente, che vanno rendendosi meno intense a mano a mano che si procede, si fondono e scompaiono per dar luogo infine ad una omogenea tinta grigiastra stesa sino all'orizzonte, oltre l'orizzonte.

Si corre sulla piana: i miraggi costruisco-

I TRE SEGNAVIA TRA GARGAR LASOFA E RAMLA-ED-SEGHIRA.

IL DESERTO, AL LIMITE DEL « SERIR ».

no a mezz'aria cumuli illogici di colline; festoni oscuri o scintillanti scendono dal cielo, e sembra che una lama d'acqua, con perfido inganno creata dalla rifrazione sul suolo, stringa l'autocarro in un cerchio non superabile.

Il tempo si è arrestato. Nulla più cambia, nulla più cambierà mai, forse.

Quando anche, tra l'afa e la monotonia, la fantasia si blocca e non sa più creare immagini, ecco un dosso nasce, s'eleva; forma una parete quasi verticale a destra della pista. Sopra di esso un fortino di guarnigione tenuto da eritrei, una tettoia di sparto, un distributore di benzina — simbolico — dei bidoni per i rifornimenti. El Caf. Poi, di nuovo, omogeneità. Quando il *serír* declina e si frange, si scende di uno scalino su di un'altra pianura senza confini.

Tre tabelle segnavia.

Altre ore di marcia indifferenziata. Umm el Abid: dovremmo far tappa in questo fortino, e così desidererebbe il tenente che ci accoglie. Ma siamo in anticipo sull'orario, perchè nessun incidente è venuto a turbare la marcia: e si va avanti.

Nell'oasi di Semnus s'incrocia un autocarro civile, e ci si arresta.

LA BATTITURA DEL « GAFULI » A EL GEDID.

Intorno, ci sono palme e tamarischi: c'è ombra, e compaiono due donne nere ad offrire uova. La sabbia sulla quale ci si sdraia è scintillante. Nelle depressioni le concrezioni argillose si sfaldano in petali terrosi, brillanti di cristalli di sale.

Poi, distese piane, dossi simmetrici abbrunati, segni lontani di oasi: Bir Gurmeda, Temenhint, Bir ed Duesa, Bir el Gasi (il prefisso *Bir* significa pozzo), qualche duna ocrata. Il motore ronza costante, le pietre che definiscono la pista, ottima, tracciano due righe omogenee ai lati dell'autocarro.

Quando il forte « Elena » di Sebha sorge davanti, maestoso di una maestosità guerriera e scenografica, ci si riallaccia d'un tratto al tempo e rinasce il desiderio di sapere che ora è. Sono le 17: abbiamo percorso più di 300 km. in una sola tappa.

A Sebha resteremo cinque giorni, per visitare la zona e anche per ricuperare le forze assorbite dal viaggio, che ci saranno indispensabili nella tappa seguente: tappa da percorrere a dorso di cammello attraverso il Ramlet Zellaf.

Qui, finalmente, c'è acqua che non sia salata. Nelle tappe precedenti, in fondo ai pozzi o nelle cisterne alimentate dalle pompe

UN CANALE D'IRRIGAZIONE A BRACH.

degli aereomotori non avevamo trovato che acqua salsa, per noi non bevibile, raccolta dalla prima falda la quale non è mai più profonda di 25-30 metri; acqua salsa v'era anche nella grande vasca del pozzo di Hon, che pure è trivellato sino ad oltre 250 metri. A Sebha, invece, che poggia sul displuvio del Gebèl-es-Soda, a colpo a colpo di pompa sale, dal fondo dei pozzi sui quali fioriscono le rose metalliche degli aereomotori, un'acqua gradita al gusto e che le analisi dichiarano ottima.

Ed acqua buona le *ghirbe* (otri di pelle di capra) traggono dai pozzi dell'oasi di El Gedíd sulla quale domina, tenendosene fuori, il forte « Elena » dominante sul colle La Ghara.

La popolazione di El Gedíd è dedita all'agricoltura, un tempo qui condotta secondo il concetto di ricavare dalla terra soltanto quanto occorre per il nutrimento e non più; ma ora, come rivelano le statistiche (e si può assodare « in loco »), sotto lo sprone della nostra Autorità, è condotta in modo da aumentare in quantità e migliorare in qualità, con ritmo fervido. Pure in aumento è il numero di palme, sì che l'oasi adagio adagio riconquista i terreni che furono un gior-

no fertili e divennero poi pianure sconsolate.

La maggioranza della popolazione del Fezzàn è nera, nativa dei luoghi, d'un nero opaco caratteristico; molti arabi bianchi o di mezza razza, alcuni berberi.

Gente tranquilla, ora. Ma mi si disse che l'indigeno che possedeva una palma fu sempre, per tendenza, tranquillo: e di palme ce ne sono molte, qui. Intorno alle quali, negli ultimi anni, molti nomadi si sono stabilizzati dedicandosi all'agricoltura od al trasporto carovaniero, ed anche al piccolo commercio di esportazione oltre i confini della Tunisia, verso il Sud algerino.

Il grande forte di Sebha, dall'alto di La Ghara, domina: la giurisdizione sua s'estende su tutto il Fezzàn: 500.000 chilometri quadrati di territorio sui quali il Comando di Zona militarmente e civilmente comanda.

●

È deciso: il paterno aiuto e consiglio del Colonnello, attraverso la collaborazione dei « suoi » ufficiali ci ha dato modo di formare la piccola carovana che punterà su Brach.

Saprò solo più tardi che questa è la terza carovana « civile » che compie il percorso, lungo il quale, per la natura sabbiosa e dunosa del terreno, non può passare alcuna pista adatta ad autocarri.

È notte, quando s'inizia la marcia. Mundas Tualdè, l'ascari eritreo, dirige le operazioni di carico dei cammelli che gorgogliano quando i bagagli (due valigie, un sacco da montagna, ed una cassa di bottiglie) sono appesi al basto nelle guaine di rozzo tessuto.

Ai limiti dell'oasi c'è una cisterna naturale: i cammellieri riempiono le ghirbe, fanno le abluzioni, cantano la prima preghiera, *el feger,* mentre l'orizzonte s'inargenta: impolverano poi le ascelle e gl'inguini di un grossolano talco misto a polvere di garofano e cannella.

La sabbia rende difficile la marcia: l'arena è molle come neve farinosa, è noiosa come neve con « crosta che si rompe ». Queste definizioni sciistiche calzano a meraviglia, per quanto poco si addicano all'ambiente. Ho, per fortuna, nel sacco un paio di sandali *tuareg,* ampi come racchette da neve, delle quali hanno la funzione: calzatili sul piede nudo posso continuare la marcia per altre cinque ore.

Alla seconda preghiera — *el dohor* — i cammellieri preparano il tè, quel loro tè forte, zuccherato, sapido, che è dissetante, eccitante e nutriente insieme.

All'ultima preghiera — *el magheb* — mentre il sole sta per tramontare, si compie la prima tappa.

Ho sete, molta sete, che ho sopportato sino ad ora per evitare d'aggiungere una fermata facoltativa a quelle obbligatorie delle preghiere. Un nomade, sbucato da chissà dove, si accuccia sulla sabbia con noi: accetta le sigarette ed i fiammiferi che gli porgo, ma fugge rapidissimo al colpo che la prima bottiglia d'acqua minerale dà quando la sturo. Ritorna presso di noi e ride e gusta l'acqua, quando si persuade che.... le ostilità sono cessate: sembra che l'acqua minerale lo diverta, poichè allunga la lingua, indica che pizzica e ride.

Brach ci accoglie col mormorio de' suoi ruscelli (oh la commozione che coglie nel veder acqua scintillare sotto la luna, nell'udir acqua sussurrare nei canali sotto le palme, e nel sentir nell'aria odor di foglie e di terra bagnata!) che già è notte fonda.

Sulla porta del forte gli Ufficiali attendono. « Non vi aspettavamo più, questa notte. Domattina vi saremmo venuti incontro con i *mehari...* » e ci stringono la mano e ci parlano con cordialità fraterna, come se già ci conoscessero, ed anzichè vederci per la prima volta ci rivedessero dopo una lunga assenza. Mi diranno il giorno dopo, mentre alzeranno i calici verso di me, che la traversata che io interpreto come una tartarinata è, per un civile, cosa notevole.

Brach, Comando di Sottozona, ha un'oasi di 22.000 palme, che fanno parte delle 600.000 della plaga: Brach è composto di tre nuclei: Brach Zavia, Brach Afia, Brach Msalla, ed accentra 9562 abitanti (censimento del 1931) dello Zellaf e dello Sciati, cioè metà della popolazione di tutto il Fezzàn.

Questo è logico, poichè a Brach c'è acqua, e così pure lungo la catena delle sorgive che punta verso Ovest. Vi sono tre sorgenti a Brach che buttano complessivamente circa 120 metri cubi all'ora di ottima acqua lievemente ferruginosa, e irrigano abbondantemente l'oasi.

Dicono le statistiche della produzione agricola: 20.000 quintali di datteri all'anno; 2.000 quintali di orzo e grano; 15.000 quin-

EFFETTI DELLA DEGRADAZIONE ATMOSFERICA A EL GHERIAT.

tali di « gafuli seps » (sorgo). Le produzioni sono in rapidissimo aumento, sì che è certo che in breve volger d'anni il Fezzàn potrà rendersi indipendente dalla costa.

C'è una scuola a Brach (ed anche ad El Gedid ed a Hon ne incontrai): questo sarà il primo anno in cui due arabetti ed un negretto di famiglie « ricche », avendo terminato i loro corsi, scenderanno a Tripoli per continuare i loro studi. Tre bimbi che si recano lontano per studiare: son poca cosa, ma grandissima, poichè questo significa che qui si è chiuso un ciclo di studi — qui all'interno — e, soprattutto, significa che tre famiglie ne hanno compreso l'importanza e lo spirito.

A Brach si osserva un fatto strano, ma logico: mentre tra « i grandi » ben pochi sanno l'italiano, tra i bimbi (dei quali saper l'età non è possibile, sì che la leva scolastica è fatta « a misura »), molti discorrono correttamente: sono gli scolari che — mi dice il Maestro — « sono buoni allievi. Intelligenti, curiosi, monelli gli arabi; studiosi e costanti i neri ».

Nel cortile della scuola v'è un grande Fascio Littorio fatto di steli di palma: dalle pareti delle due aule pendono i ritratti del Re,

della Regina, del Duce. Così tra una visita all'oasi, alle scuole, agli abitanti passa il tempo. Ma un giorno giunge la notizia, tanto attesa e pur tanto temuta: verranno domani due autocarri. Questo arrivo significa, per noi, partire, purtroppo.

I nostri ospiti non vorrebbero: per trattenerci ci offrono di far parte di una pattuglia di meharisti che domani partirà in esplorazione di zone non note: ma io penso che non cogliendo l'occasione attuale offerta dai due autocarri potrebbe verificarsi il caso di non poter ripartire da Brach per molti e molti giorni ancora. Ed io debbo rientrare in Italia ad una data fissa: anche lontano, valgono i legami che impastoiano. Partirò dunque.

●

Si viaggia comodamente, sui grossi autocarri a nafta: essi corrono sul *serir*, giocano a far la « balilla » su e giù per le scarpate degli *uadi*, e si radunano in cerchio come eleganti auto da escursione per illuminare lo spiazzo ove pranzeremo sotto il fortino di Bir el Ghelania, tenuto da una guarnigione eritrea.

La pista che percorriamo partendo da Brach alle 14, devia — rapporto alla carovaniera che punta diretta a Nord — verso Est, attraversando la pietraia di el Gargaf e scavalcando le pendici del Gebèl-es-Soda (già incontrato nel percorso di andata), schivando ad Est la zona percorsa dagli uadi Massaùda, Efresc, Lasofa, e ad Ovest quella percorsa dall'uadi El Hat, che scende da Nord, mentre verso Sud puntano gli uadi El Chebir, El Aneien, Ghelan, El Fat, valli che costeggeremo nella notte per giungere a Sciueref. Corsi d'acqua, gli uadi: ma il loro solco non incanala linfa se non quando piove (ed allora con carattere turbinosamente torrentizio). Tra pioggia e pioggia passano anni.

Giungiamo a Sciueref alle 2 di notte. Fuori del forte, sulla pista, un capitano ci attende: ed è in ansia per noi, questo simpatico soldato sardo dal viso aperto e dal cuore entusiasta, che ci prega di vincer la stanchezza per fargli dono — sono le sue parole — di poter parlare con qualcuno che non siano gli eritrei della guarnigione.

Nel cerchio di luce di una lampada a petrolio, entro le mura del forte situato in una zona inospite (« Sa, sono riuscito a far attecchire settanta palme, che nutro d'acqua come con il biberon.... ») due sciatori s'incontrano; e, come tutti gli sciatori che si trovino sotto qualsiasi latitudine, parlano di neve, di rifugi, di slavine.

(Incidentalmente noto che mai, come in questo viaggio, ho compresa l' utilità fisica e morale del vero sport di montagna, che schiva gli alberghi e cerca i rifugi, temprando).

●

Sciueref-Gheriat è tappa percorsa nella mattinata, attraverso lande sconfinate e monotone, rotte solo da qualche altura, che l'Hamada el Hamra spinge verso Sud-Ovest: siamo al limite di quella zona che gli indigeni chiamano *la Ghibla*, nome che dice l'orrore di queste terre ove nasce il terribile vento desertico.

Incontreremo poi, prima di giungere a Mizda, quelli che per

LE CARATTERISTICHE TORRI CILINDRICHE DI MIZDA.

L'OASI DI EL GHERIAT ESC SCHERGHIA ALLO SBOCCO DELL'UADI ZETTAR.

me resteranno nella memoria come i *monti rossi della luna*, che, conici e piramidali e disposti al fondo delle larghe e profonde ferite degli uadi, creano un paesaggio illogico, da pianeta morto. Gheriat stesso si affaccia al bordo di una di queste forre, dai lati diruti simili a morene, che l'*uadi* Zettar ha inciso. Ma ormai, purtroppo, il più è fatto. Possiamo telegrafare: « Saremo dopodomani Gariàn; inviate auto ».

C' è un negozio, a Gheriat: possiamo comperare scatolame, per non dover — come abbiam fatto fin qui — ricorrere alla mensa Ufficiali: una volta ancòra ce ne trattiene il desiderio di non abusare. Ma di questo gesto me ne faranno una colpa, al Comando. Appare, e non è la prima volta che ce ne offrono, una scatola di carne giapponese; nessuno sa d'onde giunga: forse dall'Algeria. Certo è che la scatola vien rifiutata, poichè è prodotto pessimo: credo, per quanto mi consta, che questa infiltrazione (che ritengo assolutamente casuale) di un prodotto orientale si arresterà, data la qualità scadentissima del prodotto stesso. Per fortuna, a sfamarci, ci soccorrono conserve di fabbricazione italiana, le quali nulla hanno da temere dalla fallita concorrenza di levante. Mizda, dalle torri tonde, dagli archivolti crollati, oasi contornata dalle colline e dominata dal nostro forte dalle caratteristiche cupole mammellonari nere si può dire si trovi al confine tra la zona costiera e l'interno. Una macchina a vapore fa oscillare il punzone trivellatore di un pozzo tubolare appena iniziato.

Ed ora, l'ultima steppa: poi, Garian. La civiltà ci accoglie con una pioggia scrosciante. E non troviamo letto per la notte, qui, dove c'è un albergo. La bella organizzazione militare, ancora una volta, ci trae d'impaccio: una telefonata, e dopo due ore la nostra auto fora la cortina di pioggia con la luce dei suoi fari.

●

Chi mi ha seguito fin qui avrà letto tra le righe il mio entusiasmo per la nostra Colonia: poche parole di conclusione basteranno, quindi: dobbiamo essere orgogliosi del nostro sistema di colonizzazione e, fiduciosi e saldi sulle nostre terre nuove, guardare al Sud e preparare la via dei commerci prendendo come solidissima base il grande lavoro già compiuto.

(*Fotografie dell'Autore*) **A. F. PESSINA**

IV Concorso per il miglior articolo di propaganda turistica sull'Italia.

La Direzione Generale del Turismo bandisce per l'anno in corso un « Concorso per il miglior articolo di propaganda turistica sull'Italia ».

È lasciata libera ai concorrenti la scelta della materia e della forma dell'articolo che dovrà constare, in via di massima, di 1500 a 5000 parole e sarà corredato da almeno due illustrazioni.

L'articolo, scritto, a scelta, in una delle lingue francese, inglese, tedesca e spagnuola, dovrà essere pubblicato dall'autore non oltre il 31 dicembre 1935-XIII in un giornale o rivista che si stampi all'estero.

I concorrenti faranno pervenire al Sottosegretariato per la Stampa e la Propaganda — Direzione Generale del Turismo — 10 copie del giornale o rivista ove l'articolo sarà pubblicato.

I lavori verranno sottoposti all'esame di una Giuria presieduta dal Direttore Generale del Turismo.

All'autore dell'articolo giudicato migliore sarà conferito un premio di L. 10.000. Saranno inoltre conferiti, un II premio di L. 5.000, un III premio di L. 3.000 ed un IV di Lire 2000.

La "Rivista dell' ENIT,,.

Il fascicolo di aprile della « *Rivista dell'ENIT* », dedicato alla Pasqua in Italia, che viene pubblicato in numero doppio di pagine, contiene fra l'altro i seguenti articoli:

« Pasqua nelle Basiliche romane », di Carlo Cecchelli - « La Cappella Sistina e la musica sacra a Roma », di Bruno Barilli - « Tradizioni gastronomiche pasquali » - « Pasqua sulla Riviera », di Enrico Serretta - « Tradizioni napoletane », di Arturo Assante - « La Pasqua a Merano », di Mario Ramperti - « Turismo primaverile a Venezia », di Elio Zorzi - « Il Maggio Musicale Fiorentino », di Corrado Pavolini - « Dalla Riviera Liburnica a Zara » - « La Pasqua ad Assisi », di Arnaldo Fortini - « Pasqua in Sicilia », di Nino Savarese - « Primavera Musicale in Italia », di Alceo Toni - « Calendario degli avvenimenti di aprile e maggio ».

Il fascicolo è completato da originali illustrazioni in rotocalco e da una pagina fuori testo con la riproduzione di una fotografia del Duce con il seguente autografo:

« Desidero che l'Italia sia visitata dal maggior numero possibile di turisti stranieri. Troveranno un paese bellissimo, un popolo ordinato e schiettamente ospitale ».

Fiere ed Esposizioni.

La Direzione Generale per il Turismo ha organizzato la partecipazione alle *Fiere Internazionali di Lipsia e di Lione* che si sono inaugurate rispettivamente il 3 ed il 7 marzo. Per entrambe le manifestazioni sono state allestite dignitosamente delle vaste sale, che presentavano con interessanti ingrandimenti fotografici, fotomontaggi e quadri di grafici, le attrattive della nostra terra.

Alla *Fiera Internazionale di Tripoli* è stato allestito un padiglione per il turismo italiano.

Più vasta sede sarà poi data alla *Fiera Internazionale di Milano* dove tutti gli organismi turistici nazionali verranno accolti in un unico vasto padiglione, che verrà sistemato con i più attuali criteri estetici. Nel vasto salone centrale, dove si svolgeranno le cerimonie ufficiali più importanti, verranno proiettati interessanti spettacoli cinematografici di carattere turistico.

Alla *Esposizione Internazionale di Bruxelles*, che s'inaugurerà il 29 aprile e resterà aperta sei mesi, è stato costruito un apposito padiglione per il turismo italiano.

La propaganda radiofonica.

L'ENIT, proseguendo nella sua azione propagandistica attraverso la radio, dalle stazioni dell'EIAR di Roma, Napoli, Palermo, Bari, Firenze, Genova, Torino, Milano, Bolzano, Trieste, ha così stabilito di svolgere il servizio delle radiotrasmissioni:

lunedì: conversazione in lingua francese;
martedì: conversazione in lingua inglese;
mercoledì: trasmissione in italiano di notizie pratiche o conversazione turistica su soggetti di attualità e varietà;
giovedì: conversazione in lingua tedesca;
venerdì: trasmissione in italiano di notizie pratiche o conversazione turistica su soggetti di attualità e varietà;
sabato: conversazione in lingua spagnuola.

Gli orari di trasmissione sono stati opportunamente modificati in relazione alle ore nelle quali le stazioni vengono più ascoltate dal pubblico, in particolare per Roma, la stazione italiana più captabile dall'estero.

Le trasmissioni in lingue estere vengono effettuate da persone delle rispettive nazionalità, su testi forniti dall'ENIT o compilati da giornalisti e scrittori italiani e stranieri.

Le « Conversazioni turistiche » hanno lo scopo di attirare l'attenzione dell'ascoltatore su determinate località o avvenimenti di interesse turistico. La loro compilazione è affidata a giornalisti e scrittori di chiara fama.

(foto Stefani)

VISIONI D'ABRUZZO - LA MAIELLA, DALL'ESTREMITÀ OCCIDENTALE DI GUARDIAGRELE

Allegato al fascicolo di Aprile 1935 XIII de "Le Vie d'Italia„
Stampa Stab. Pezzini - Milano IV

(foto Stefani)

VISIONI D'ABRUZZO – La strada da Aquila a Teramo, con vista verso la valle dell'Aterno

(foto Stefani)

VISIONI D'ABRUZZO - LA PINETA DI PESCARA

VISIONI D'ABRUZZO - Paranze a Roseto

(foto Stefani)

VITA DEL TOURING

La Riunione dell'A.I.T. a Stoccolma.

Ha avuto luogo a Stoccolma, nell'ultima settimana di febbraio, la riunione del Consiglio di Amministrazione dell'Alliance Internationale de Tourisme, la grande Federazione che, raggruppando i Touring Clubs di tutto il mondo, rappresenta una massa di otto milioni di Soci.

Prima di iniziare i lavori, il Dott. Henneberg, Presidente dell'A.I.T. e del Touring Club Svizzero, ricordò con commosse parole la grande figura del Prof. Bognetti che dell'A.I.T. fu degnissimo Vice-Presidente. Rispose per il Touring Club Italiano l'On. Italo Bonardi, portando ai presenti il commosso ringraziamento del nostro Sodalizio per l'affettuosa simpatia dimostrata in occasione del recentissimo lutto.

Nel corso della riunione si procedette alla nomina di un Vice-Presidente: all'importante carica fu assunto lo stesso On. Italo Bonardi, al quale va il saluto augurale del nostro Sodalizio così degnamente rappresentato nella Presidenza della massima organizzazione turistica internazionale.

Col Touring nella Sardegna poco nota.

Nel mese di maggio, quando l'incantevole Isola tirrena si offre all'ammirazione dei suoi visitatori nel suo abito più bello, quando ogni suo aspetto pittoresco riacquista il pieno splendore e i colori della natura come quelli dei costumi della sua gente si accendono di una inconfondibile luce, il Touring svolgerà la sua terza escursione in Sardegna. Essa fu già annunciata su questa Rivista; ma ora che il Direttore del nostro Ufficio Escursioni ha fatto ritorno dal sopraluogo, e con l'aiuto di Autorità, di Consoli, di cittadini si sono potute superare felicemente tutte le difficoltà organizzative e il programma dell'escursione è stato elaborato con cura meticolosa, possiamo dire ai nostri Soci che il nuovo viaggio in Sardegna si presenta promettente di bellezza, varietà e interesse veramente eccezionali.

I partecipanti si imbarcheranno a Civitavecchia la sera del 14 maggio e vi sbarcheranno, al ritorno dall'escursione, la mattina del giorno 27. A Terranova avrà inizio e si chiuderà il circuito automobilistico di oltre 1500 km., svolgentesi lungo le coste, tra le valli e sui monti dell'Isola. Un gruppo di camminatori salirà alle cime più alte della catena del Limbara e del Gennargentu.

Sarebbe stato facile limitare l'escursione a men di dodici intere giornate se si fossero seguiti criteri spicciativi, ma il Touring intende che la conoscenza dell'Isola risulti profonda da parte degli escursionisti. Essa infatti nasconde le maggiori sue attrattive al di fuori dalle grandi strade di comunicazione e vuole essere avvicinata anche nella vita intima delle sue campagne, dei suoi monti, delle sue case.

Consigliamo ai nostri Soci di richiedere il programma dell'escursione alla nostra Sede (Corso Italia 10, Milano) unendo francobollo da 50 cent. a partire dal 10 aprile p. v.

NOTIZIE ED ECHI

FERROVIE

Innovazioni nelle riduzioni della stagione estivo-autunnale.

Alcuni giornali, riferendosi a notizie della Direzione Generale del Turismo dipendente dal Sottosegretariato per la stampa e propaganda, hanno dato indicazioni, più o meno complete, su quelle che potranno essere le riduzioni per la prossima stagione estivo-autunnale di cui potrà fruire il pubblico. Probabilmente quando uscirà questo fascicolo della nostra Rivista, saranno già state emanate e rese di pubblica ragione le nuove facilitazioni.

Per quanto a noi consta in questo momento, è stato realmente studiato, ultimato, e sottoposto alla dovuta approvazione, un provvedimento di carattere esteso ed organico, il quale considera complessivamente tutte le facilitazioni per località termali, balneari e climatiche in genere.

Com'è noto, negli anni scorsi, per determinate località termali e balneari si accordavano durante la buona stagione, dal 15 maggio al 31 ottobre, biglietti di famiglia, con riduzione crescente in ragione del quantitativo dei componenti delle famiglie stesse: il prezzo per la prima persona era computato sulla tariffa ordinaria, per la seconda era conteggiato con riduzione del 25 %, per le successive con riduzione del 50 %. I biglietti avevano la validità di 60 giorni. Soltanto per qualche destinazione, e con carattere di facilitazione locale, si accordavano biglietti di andata-ritorno individuali. Aggiungiamo peraltro che qualche altra località balneare era riuscita ad ottenere — unicamente in occasione di particolari manifestazioni — biglietti di andata-ritorno individuali.

Il sistema di facilitazioni del viaggio collettivo di famiglia ha dato occasione ad osservazioni da parte del pubblico, specie nei casi di viaggi a località termali, ove ordinariamente, per le cure, non si recano famiglie, ma i singoli.

Le località climatiche in genere erano escluse da queste riduzioni di carattere generale, eccezione fatta della Venezia Tridentina, della Sila e di qualche altra, per le quali vigevano a parte — sempre durante la stagione estivo-autunnale — facilitazioni speciali per viaggi individuali.

Ora il nuovo provvedimento mira a comprendere tutte queste località, e probabilmente qualche altra che sarà ritenuta anch'essa climatica, in unico sistema. Con l'inclusione di nuove località climatiche, si verrà a dare una notevole estensione alle facilitazioni e in questo modo i benefici si estenderanno più equamente alle varie regioni.

E' da augurarsi che si possa anche adottare il sistema del viaggio *individuale* di andata-ritorno, anzichè quello *collettivo* per famiglia, che, come si è visto innanzi, specialmente per i viaggi in destinazione a località termali, non risponde allo scopo.

I giornali hanno pure detto della concessione di un particolare tipo di facilitazione, tale da agevolare specialmente i viaggi dei capi-famiglia nei brevi periodi di licenza o di festa in cui si recano presso le famiglie che si trovano in villeggiatura.

A questo riguardo possiamo dare qualche informazione più precisa.

In effetto, una facilitazione di tal genere è stata studiata, ma con una portata alquanto più vasta di quella indicata sopra.

Trattasi di un libretto contenente un certo numero di scontrini, il quale verrebbe rilasciato congiuntamente al biglietto collettivo della famiglia che si reca in villeggiatura. Ogni scontrino darebbe la possibilità di ottenere la riduzione del 50 % per viaggi di andata-ritorno fra la località di villeggiatura e la località di ordinaria residenza. Del libretto potrebbero servirsi tanto il capo-famiglia, quanto le altre persone della famiglia: per esempio la mamma che abbia bisogno di ritornare temporaneamente in residenza per approvvigionamenti.

Certo, se questa forma di facilitazione sarà attuata, costituirà un'agevolazione importante e realmente pratica. Noi riteniamo che la ferrovia non subirà perdite d'introiti con simile concessione, la quale, è da supporre, indurrà il pubblico ad effettuare una quantità maggiore di viaggi in confronto del passato.

Restiamo intanto nell'attesa di conoscere meglio i particolari di queste future agevolazioni ferroviarie. Sarebbe desiderabile che le norme relative venissero pubblicate un po' in anticipo, in modo che le famiglie potessero preparare i loro programmi.

La conoscenza, fra altro, non solo dell'elenco delle località termali e balneari, ma anche dell'elenco delle località di carattere climatico che verranno a beneficiare delle nuove facilitazioni ferroviarie, ha un'importanza positiva per i programmi di coloro che dovranno recarsi in villeggiatura nella prossima stagione.

Nuove forme di facilitazioni ferroviarie per i viaggiatori stranieri che si recano in Italia.

Il titolo necessita d'essere completato e precisato: si tratta in effetto di facilitazioni che le nostre ferrovie accordano a tutti i viaggiatori provenienti dall'estero, siano essi stranieri o italiani, che comprovino col passaporto di essere residenti all'estero o nelle colonie.

Un bagno di sole in Italia è quanto di meglio si possa offrire a chi vive oltre le nostre Alpi e il nostro mare!

Sono note le riduzioni ordinarie che vengono concesse per tali viaggi: riduzione del 50 % per i viaggi individuali e riduzione del 70 % per i viaggi in comitiva di almeno 8 persone, subordinatamente all'obbligo di una permanenza di sei giorni nel nostro Paese.

C'è peraltro una forma di agevolazione che sembra ancora poco conosciuta e che noi desideriamo mettere in particolare rilievo: quella dei biglietti di *libera circolazione*.

Questi biglietti possono essere acquistati presso le nostre biglietterie, presso le stazioni di confine e le agenzie all'estero. Ve ne sono di due validità e di quattro serie. La validità può essere di 8 o di 15 giorni. La serie, a sua volta, può comprendere o tutta la rete, o tutta l'Italia Settentrionale, o l'Italia Settentrionale e Centrale, o l'Italia Meridionale fino a Roma.

I biglietti di libera circolazione offrono il vantaggio al viaggiatore di una massima libertà di percorso, entro i limiti di validità e delle linee indicate nella serie.

Dal dicembre dello scorso anno i loro prezzi sono stati ridotti di circa il 30 % per i viaggiatori provenienti dall'estero. Il prezzo che ne risulta è talmente conveniente, che esso corrisponde, per i biglietti valevoli 8 giorni, a poco più di un biglietto di andata-ritorno ridotto del 50 % fra i due punti estremi della serie (cioè presso a poco quanto un biglietto di corsa semplice) a tariffa intera. Il biglietto di libera circolazione valevole 15 giorni, a sua volta, costa, press'a poco, quanto due biglietti di andata-ritorno a tariffa ridotta del 50 % (cioè ad un biglietto di andata-ritorno a tariffa intera) fra i due punti estremi della serie.

Ora, da notizie dei giornali risulta che questi biglietti, sempre per i viaggiatori provenienti dall'estero, saranno ulteriormente ridotti, di circa il 40 % ed in alcuni casi anche di una percentuale maggiore.

Riduzioni per i pellegrini provenienti dall'interno e dall'estero per viaggi a Roma e ai Santuari italiani.

In altra parte di questa rubrica abbiamo accennato alla possibilità di facilitazioni speciali per pellegrinaggi. Ecco le norme che sono state di recente diramate, a mezzo del Bollettino Commerciale, dalle Ferrovie dello Stato, riguardo a questo nuovo tipo di notevole facilitazione per i viaggi in Italia

Fino al 31 dicembre 1936 è autorizzato il rilascio di biglietti di andata-ritorno a riduzione in favore di pellegrini recantisi a Roma, ovvero ai seguenti Santuari: Assisi, Bari, Spoleto (per Cascia), Livorno (per Montenero), Loreto, Padova, Palermo, Pompei, Santhià (per Oropa) e Varese, alle seguenti condizioni.

I. – Pellegrini provenienti dall'interno del Regno:

a) per viaggi *individuali* in destinazione di Roma e ritorno	Tariffa ridotta del 50 %
b) per viaggi *in gruppo* di almeno 4 persone in destinazione di uno o più Santuari e ritorno	

Validità dei biglietti: giorni 20.

Fermate intermedie:

Per i viaggi individuali: nessuna fermata per i biglietti di percorso fino a 200 km.; 1 fermata nell'andata e 1 nel ritorno per i biglietti di percorso da 201 a 400 km.; 2 fermate nell'andata e 2 nel ritorno per i biglietti di percorrenza oltre i 400 km.; in *tutti i casi* è consentito inoltre di fermarsi nelle stazioni sedi di Santuario che fossero situate sull'itinerario del biglietto.

Per i viaggi in gruppo: numero di fermate illimitato.

II. – Pellegrini provenienti dall'estero o dalle colonie, ed ivi residenti:

a) per viaggi *individuali* in destinazione di Roma o di uno o più Santuari e ritorno	Tariffa ridotta del 50 %
b) per viaggi *in gruppo* di almeno 4 persone in destinazione di Roma o di uno o più Santuari e ritorno	Tariffa ridotta del 70 %

Validità dei biglietti: giorni 60.

Fermate intermedie: in numero illimitato.

Nel giro dei Santuari, tanto nei casi sub I, quanto nei casi sub II, può sempre essere compreso Roma.

Per fruire della riduzione gli interessati dovranno essere forniti di una speciale « tessera del pellegrino », gratuita, emessa dall'Opera per la «Peregrinatio Romana ad Petri sedem».

I biglietti sono prorogabili, alla fine della scadenza, fino ad un massimo di altrettanti giorni quanti corrispondono alla primitiva validità, mediante il pagamento di un diritto del 2 % del prezzo del biglietto per ogni giorno di proroga.

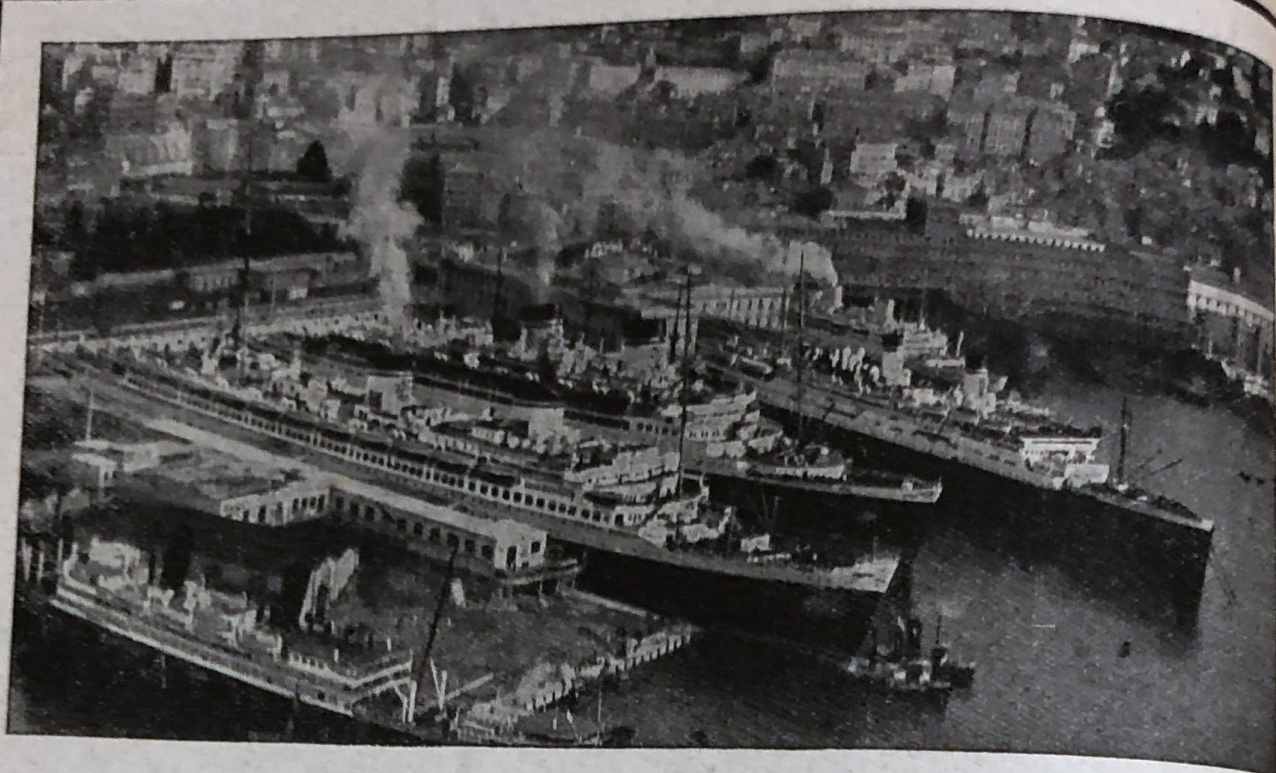
Il ritorno non è subordinato a pagamento di alcuna quota, nè apposizione di alcun «visto» sul biglietto di Comitati: è subordinato peraltro al «visto» della stazione iniziale del ritorno.

Il viaggiatore che voglia omettere la visita ad una o più località intermedie prescelte abbreviando il percorso, può farlo, chiedendone autorizzazione alle stazioni, le quali apporranno annotazione sul biglietto stesso.

Un rapporto alla Camera di Commercio internazionale sulla questione ferrovia-automobile.

Il rapporto è stato presentato dal signor Henning, alto funzionario delle ferrovie belghe, nell'ultima riunione tenutasi in seno alla Camera di Commercio internazionale.

Partendo dal concetto che i servizi automobilistici, per il loro sviluppo e per la importanza assunta, rientrano ormai nel quadro degli interessi nazionali, l'Henning propone che sia loro dato il carattere di pubblici servizi, e come tali assoggettati a tutte le condizioni cui sono attualmente sottoposte le ferrovie e quindi: diritto di polizia sui servizi automobilistici da parte dello Stato per assicurare la sicurezza generale e proteggere il demanio pubblico; obbligo per questi servizi di assicurare alcuni tipi di trasporti gratuiti o a riduzione a deter-

minate categorie di trasporti nell'interesse generale e di garantire alle popolazioni trasporti regolari ed efficienti; limitazioni alla libertà del vettore nelle convenzioni con l'utente e obbligo di mantenere i prezzi a livello delle possibilità di commercio e dell'industria, prezzi eguali per qualsiasi zona del territorio nazionale e stabiliti su approvazione del Governo; obbligo di trasportare ogni genere di merce, di effettuare i trasporti nell'ordine in cui sono presentati, di pubblicare le tariffe, divieto di accordi di carattere particolare, ecc.

Osserva l'Henning che, pur lasciando da parte il postulato che nello stato attuale di cose l'industria ferroviaria è indispensabile, se questa industria dovesse sparire e rimanessero soli i mezzi automobilistici ed aerei, una mancanza di regolamentazione sarebbe dannosa

Il coordinamento della navigazione aerea con la ferrovia.

Fra i vari punti posti all'ordine del giorno nella riunione della Confederazione del mare e dell'aria, tenutasi a Roma, alla fine di febbraio, presso il Ministero delle Corporazioni, figurava l'importante questione del coordinamento fra i mezzi aerei da una parte e la navigazione marittima, la ferrovia e l'automobile dall'altra. Questione ben vasta — come si vede dallo stesso titolo — e che ha dato occasione ad appassionate e dotte discussioni nell'assemblea. La navigazione aerea tende, e con giusto diritto ormai, ad innestarsi nel quadro generale dei mezzi di comunicazione vitali per la Nazione, e pertanto appare naturale questa richiesta di una effettiva e regolare collaborazione con gli altri mezzi di trasporto.

Può interessare a tal riguardo conoscere che cosa è stato fatto finora in Italia e ciò ch'è prevedibile possa farsi in avvenire nei rapporti particolarmente tra aeroplano e ferrovia.

In materia di coincidenze orarie si è già venuti per molti casi a risultati pratici. Per quanto non sia sempre agevole all'Amministrazione ferroviaria modificare alcune sue direttive per gli orari (tengasi presente il complesso, complicato sistema delle relazioni internazionali ed interne di carattere indispensabile), tuttavia si sono trovati parecchi adattamenti per assicurare coincidenze con le corse aeree nel servizio interno e nel servizio internazionale. Altri accordi sono già previsti ed è probabile che questi accordi si facciano sempre più numerosi.

I rappresentanti della navigazione aerea partecipano già alla Conferenza Generale Oraria, come vengono sempre chiamati in tutte le riunioni di carattere orario o tariffario che possano comunque interessarli. Abbiamo altra volta ricordato sulle colonne di questa rubrica come essi siano stati chiamati a collaborare anche in seno alla Delegazione italiana nei lavori dell'Unione Internazionale delle Ferrovie.

Questi lavori hanno condotto, fra altro, alla formulazione di una convenzione-tipo tra ferrovia e navigazione aerea, in base alla quale è consentito ai passeggeri di aeroplano, che per circostanze della navigazione aerea siano impediti ad effettuare il loro viaggio con tale mezzo, di servirsi della ferrovia per lo stesso percorso che avrebbero dovuto fare in aeroplano e ciò su semplice presentazione del biglietto aereo, senza ulteriore pagamento. Questa convenzione è stata adottata in Italia in un accordo intervenuto fin dal 1932 con le nostre Ferrovie Statali, e tuttora in vigore.

Qualche accordo tariffario è anche intervenuto, come nel caso di viaggiatori provenienti dalla Tunisia per aeroplano che, per recarsi in Francia, proseguono da Palermo o da Roma per via ferroviaria sino alla frontiera.

La possibilità di una più stretta collaborazione con la istituzione di veri e propri servizi combinati è prevista da convenzioni ed accordi generali di carattere internazionale, i quali per entrare nel campo concreto non hanno altro bisogno che di stipulazioni di accordi particolari.

L'Unione Internazionale delle Ferrovie ha già da qualche tempo studiato ed approvato uno schema di convenzione-tipo per il trasporto di merci in servizio combinato aereo-ferroviario. La convenzione internazionale di Varsavia per la navigazione aerea prevede la possibilità di tali servizi. Le convenzioni internazionali per i trasporti di viaggiatori e di merci per ferrovia, conosciute più comunemente sotto il nome di convenzioni di Berna, prevedono due casi: che si tratti di servizi accessori alla ferrovia e non accessori alla ferrovia. Nel primo caso, il regime ferroviario internazionale è esteso anche al mezzo accessorio, nel secondo caso è consentito che siano adottate norme anche deroganti dal regime ferroviario.

Del resto anche la legge speciale con la quale è regolato il contratto di trasporto aereo in Italia prevede i servizi combinati.

In tutti questi testi prevale il concetto di tenere distinti, agli effetti della responsabilità, il trasporto aereo da quello ferroviario. Certamente la coesistenza in un trasporto combinato di due regimi di regolamentazione, a seconda del mezzo sul quale si verifica l'incidente che può aver dato occasione o motivo a responsabilità, non è un ideale. Ma la esistenza di un contratto unico, il fatto della solidarietà dei vettori di fronte all'utente, il fatto che quest'ultimo può spedire direttamente la sua merce fino a destino definitivo, costituiscono vantaggi pratici per il pubblico.

Noi pertanto ci auguriamo che, in un avvenire prossimo, una più stretta collaborazione tra ferrovia ed aeroplano abbia a verificarsi, come è già in atto nel Belgio, nella Germania, in Inghilterra e in altri paesi.

Ecco perchè abbiamo visto con simpatia figurare all'ordine del giorno dei lavori della Corporazione del mare e dell'aria, una questione di così grande interesse.

LO ZUCCHERO
NELLA ALIMENTAZIONE

Nella nostra alimentazione, per vivere, per lavorare, per crescere, abbiamo fondamentalmente bisogno di tre categorie di cibi: idrati di carbonio, grassi e sostanze proteiche, oltre a sali ed a vitamine.
Se noi esaminiamo il regime di qualsiasi popolo, vediamo che, in media, nei cibi che servono a mantenere la vita, entrano a far parte, all'incirca:

50 grammi di grasso;
100 » » proteine;
500 » » idrati di carbonio.

La grande massa quindi dei nostri cibi è costituita da idrati di carbonio, a cui appartiene lo zucchero.

Dal punto di vista fisiologico, cioè come sviluppo di energia, 100 grammi di zucchero equivalgono a:

360 grammi di carne magra;
350 » » pesce;
200 » » pane;
200 » » patate.

Lo zucchero presenta, su tutti gli altri alimenti, il vantaggio di essere rapidamente e facilmente assorbito e, soprattutto, nulla di quanto si ingerisce va perduto, cioè è totalmente utilizzato; il che non succede per gli altri cibi.

Lo zucchero rappresenta il carbone della macchina umana.

Lo zucchero è appetito da tutti, uomini ed animali e specialmente dai bambini, cioè da chi vive secondo natura.
Molti medici dei bambini hanno documentato che grande giovamento si ha somministrando ai bambini dai 3 ai 7 mesi miscele di latte e zucchero; si assiste allora ad un rapido aumento di peso.

Se lo zucchero, convenientemente dosato, giova tanto ai lattanti, aumentandone la crescita, la resistenza alle malattie e l'energia, esso può giovare altrettanto alle nutrici, fornendo loro un materiale biochimico adatto alla formazione del lattosio.

Dalla pubblicazione del compianto Prof. Gaetano Viale, Direttore dell'Istituto di Fisiologia della R. Università di Genova: "Lo Zucchero nell'alimentazione, nella terapia, negli sports, nel lavoro" (Genova 1933, Barabino e Graeve).

MAMME! Date zucchero ai vostri bambini. Esso ne aumenterà la crescita, la resistenza alle malattie e l'energia.

TURISMO

Altre dodici Stazioni di cura, soggiorno e turismo revocate e quarantaquattro classificate secondo la loro qualifica ufficiale.

In questa stessa rubrica dello scorso numero, davamo notizia dei Decreti ministeriali 30 novembre 1934-XIII coi quali erano revocate tredici Stazioni di c. s. t. per non avere raggiunto nell'ultimo triennio un provento annuo di almeno 20.000 lire dai cespiti tributari speciali, ed altre 34 Stazioni venivano classificate in gruppi distinti a seconda del loro carattere. Ora riferiamo i Decreti ministeriali 31 dicembre 1934-XIII, coi quali si prosegue nella revisione delle Stazioni stesse mediante la revoca di altre 12 e la classificazione di altre 44:

Stazioni revocate: *Campo Tures* (Bolzano), *Graglia* (Vercelli), *Iseo* (Brescia), *Limone Piemonte* (Cuneo), *Lussingrande* (Pola), *Pavullo nel Frignano* (Modena), *Pré-Saint Didier* (Aosta), *Ronco Scrivia* (Genova), *San Casciano Bagni* (Siena), *Teglio* (Sondrio), *Urbino* (Pesaro), per non avere realizzato nell'ultimo triennio, dai cespiti indicati alla lettera *c*) dell'art. 1 della legge 29 gennaio 1934, N. 321, un provento medio annuo di almeno L. 20.000; *Rocca di Papa* (Roma), per mancanza di una attrezzatura ricettiva e di condizioni di pubblici servizi rispondenti alle necessità ed esigenze inerenti alla qualifica di Stazione di c. s. t.

Stazioni di Cura: *Chianciano* (Siena), *Fiuggi* (Frosinone), *Montecatini Terme* (Pistoia), *Porretta Terme* (Bologna), i territori dei comuni di *Riolo Bagni* (Ravenna), *Salsomaggiore* (Parma) *Acqui* (Alessandria) indicati rispettivamente nei Decreti ministeriali 8 marzo 1925, 25 aprile 1929 e 21 aprile 1930; la frazione *Salice Terme* del comune di Godiasco (Pavia), nonchè i territori del comune di *Levico* e della frazione *Vetriolo* (Trento) indicati nella legge provinciale austriaca 11 febbraio 1904, B. P. L. N. 16, e nelle relative disposizioni esecutive. Il comune di *Ischia* (Napoli) è classificato Stazione di cura in via *transitoria*, per un quinquennio, salvo riconferma alla scadenza di esso, a condizione che entro tale periodo sia aumentata la dotazione di acqua potabile e venga provveduto ad una migliore sistemazione del servizio di smaltimento delle acque nere.

Stazioni di soggiorno: *Alassio* (Savona), *Cattolica* (Forlì), *Cesenatico* (Forlì), *Fano* (Pesaro), *Francavilla a Mare* (Chieti), *Grottammare* (Ascoli Piceno), *Pieve di Cadore* (Belluno), *Riccione* (Forlì), *San Marcello Pistoiese* (Pistoia), *Senigallia* (Ancona), *Valtournanche* (Aosta), comune di *Bardonecchia* (Torino), esclusi i territori dei cessati comuni di Melezet, Millaures, Rochemolles; comune di *Cernobbio* (Como), esclusi i territori dei cessati comuni di Piazza Santo Stefano e Rovenna; comuni di *San Remo*, *Bordighera* e *Ospedaletti* (Imperia), esclusi i territori dei cessati comuni di Bussana, Borghetto San Nicolò, Col di Rodi e Sasso Bordighera; il territorio del comune di *Rimini* (Forlì) indicato nel D. ministeriale 30 novembre 1926, i territori dei comuni di *Bosco Chiesanuova* (Verona), *Como*, *Levanto*, *La Spezia* e *San Benedetto del Tronto* (Ascoli Piceno), indicati nel D. ministeriale 30 giugno 1928; la frazione *Madonna di Campiglio* del comune di Pinzolo (Trento), la frazione di *San Martino di Castrozza* del comune di Primiero (Trento) col territorio indicato nel D. ministeriale 22 novembre 1932; i territori dei comuni di *Abbazia* (Fiume) e di *Merano* (Bolzano), indicati rispettivamente nelle leggi provinciali austriache 4 marzo 1889, B. L. P. N. 12 e 26 luglio 1887, B. L. P. N. 34 del 1888 e nelle relative disposizioni esecutive. Sono inoltre classificate Stazioni di soggiorno in via *transitoria*, per un quinquennio, salvo riconferma alla scadenza di esso, il comune di *Varazze* (Savona), a condizione che entro tale periodo provveda ad un migliore approvvigionamento idrico; il comune di *Stresa Borromeo*, a condizione che entro lo stesso periodo eseguisca la costruzione di un pubblico macello; il territorio del comune di *Finale Ligure* indicato nel D. ministeriale 25 aprile 1929, a condizione che entro il quinquennio vi siano costruiti una fognatura e un pubblico macello.

Stazioni di turismo: *Agrigento*, *Assisi* (Perugia), *Siracusa*, territori dei comuni di *Ravenna* e di *Perugia*, indicati rispettivamente nei D. ministeriali 28 ottobre 1927 e 21 aprile 1930.

Stazioni di soggiorno e turismo: *Capri* (Napoli), *Cortina d'Ampezzo* (Belluno), *Frascati* (Roma).

Nel complesso si sono avute finora 25 Stazioni revocate, e 78 classificate secondo la loro qualifica ufficiale, sopra un complesso di 204 preesistenti alla revisione in corso.

Il rifornimento delle «divise» ai cittadini italiani che viaggiano all'estero.

In seguito alle disposizioni di legge con le quali è stata conferita all'Istituto Nazionale per i Cambi con l'Estero la esclusività del commercio delle divise, è stata ravvisata la necessità di regolamentare il rifornimento delle divise ai cittadini italiani che si recano all'estero.

Come è noto già è ammessa l'uscita dal Regno senza formalità per i cittadini italiani che viaggiano, di una somma in lire e divise estere non eccedente complessivamente la somma di lire duemila in tagli non superiori a lire cento. Però coloro che necessitano, per i loro bisogni di viaggio, di divise per importo superiore alla detta cifra possono rivolgersi a una Banca o Agenzia autorizzata al rifornimento di divise, facendo la richiesta su apposito modulo. Il richiedente dovrà presentare una esauriente documentazione che comprovi il suo fabbisogno, cioè biglietto ferroviario o di passaggio su linea di navigazione ed elementi comprovanti la durata e le

esigenze del viaggio. I cittadini italiani domiciliati all'estero dovranno dimostrare tale qualità iscrivendola nel modulo. Le Banche e le Agenzie autorizzate che cedono le divise devono completare e firmare il modulo riempito dal richiedente.

Per la somministrazione delle divise le Banche autorizzate, previo accertamento della legittimità delle richieste, hanno facoltà di concedere fino ad un massimo di lire cinquemila. Per importi superiori dovrà essere interpellata la filiale della Banca d'Italia fornendo gli elementi giustificativi dati dai richiedenti. Le Banche e le Agenzie autorizzate hanno altresì la facoltà di cedere, per esigenze dei viaggiatori, divise fino alla concorrenza del controvalore di lire mille, registrandone l'importo sul passaporto dei richiedenti, senza che questi abbiano l'obbligo di riempire il prescritto modulo. S'intende che queste norme non si applicano agli stranieri in quanto lo straniero riconosciuto come tale dalle Banche e Agenzie autorizzate ha la facoltà di trasferire o ritirare in divise ciò di cui dispone in lire italiane.

Che cosa rappresenta per l'Italia il movimento dei forestieri.

Da una pubblicazione della Società delle Nazioni si rileva la particolare importanza che il movimento dei forestieri riveste per il nostro Paese. Quel che gli stranieri vengono a spendere in Italia (il noto fenomeno delle «importazioni invisibili») costituisce per l'economia nazionale un rilevante beneficio non soltanto in sè considerato, ma — e specialmente — se posto in rapporto alla nostra bilancia commerciale e quindi alla nostra bilancia dei pagamenti, il cui passivo resta corrispondentemente alleggerito.

Si tratta di alcune cifre assai eloquenti, le quali per l'autorità dell'organo che ne ha fatto la rivelazione e la pubblicazione, possono considerarsi indubbiamente attendibili e degne della massima attenzione, specialmente da parte di chi si interessa dei più vitali problemi economici della nostra Nazione.

Da queste cifre si desume che — considerando il periodo 1923-1933 — le spese fatte dagli stranieri in Italia hanno raggiunto il massimo nell'anno 1925 con 3595 milioni di lire e un minimo nel 1932 con 1004 milioni di lire.

Se da queste cifre, che indicano ciò che potrebbe dirsi l'incasso da parte dell'Italia, si vuole stralciare ciò che gli italiani spendono all'estero («esportazioni invisibili») per stabilire il *quantum* rimasto effettivamente in casa nostra, vale a dire il saldo attivo della bilancia turistica, si rileva che nel 1925 il saldo attivo raggiunse — livello massimo del periodo considerato — lire 3175 milioni mentre nel 1932 fu — livello minimo del detto periodo — 835 milioni di lire.

Seguendo il criterio ora applicato, e cioè limitando la rilevazione alla sola indicazione del *saldo attivo* della nostra bilancia turistica e cioè della differenza fra le somme lasciate in Italia dagli stranieri e quella lasciata dagli italiani all'estero, si può stabilire questa interessante tabella riepilogativa per gli 11 anni che vanno dal 1923 al 1933: Saldo attivo della bilancia turistica italiana:

Anni 1923	....	1.994	milioni di lire
» 1924	....	2.512	» »
» 1925	....	3.175	» »
» 1926	....	2.744	» »
» 1927	....	2.212	» »
» 1928	....	2.265	» »
» 1929	....	2.102	» »
» 1930	....	1.710	» »
» 1931	....	1.178	» »
» 1932	....	835	» »
» 1933	....	1.110	» »

Se questa constatazione interessa lo studioso dei problemi turistici in sè considerati, l'aspetto economico del fenomeno, che abbraccia più vasto orizzonte, interessa non meno gli studiosi dei problemi che attengono alla economia generale del nostro Paese. E sotto questo ultimo aspetto acquista particolare valore l'avvicinamento delle cifre rappresentanti il saldo passivo della nostra bilancia commerciale a quelle che indicano il saldo attivo annuale della nostra bilancia turistica: avvicinamento che pone in luce quale alto beneficio apporti alla nostra situazione, in materia di pagamenti internazionali, l'afflusso degli stranieri nel nostro Paese e quanto benemeriti della Nazione siano coloro che, per vie diverse, dedicano la loro attività e la loro genialità all'incremento di detto afflusso.

Saldo passivo della nostra bilancia commerciale:

Anni 1923	....	4.432	milioni di lire
» 1924	....	2.852	» »
» 1925	....	5.185	» »
» 1926	....	4.687	» »
» 1927	....	4.741	» »
» 1928	....	7.361	» »
» 1929	....	6.429	» »
» 1930	....	5.227	» »
» 1931	....	1.414	» »
» 1932	....	1.446	» »
» 1933	....	1.433	» »

Come si vede — confrontando le cifre dei due prospetti — il saldo attivo della bilancia turistica, se non ha potuto coprire interamente il saldo passivo della nostra bilancia commerciale, lo ha sensibilmente alleggerito e attenuato.

Superfluo il richiamare l'attenzione sui riflessi che da questo fatto discendono sulla situazione del nostro mercato finanziario e monetario.

Il 50 per cento di riduzione per i viaggi aerei in Libia.

L'«Ala Littoria» ha accordato la riduzione del 50% sui prezzi di viaggio andata-ritorno sulle linee aeree per Tripoli a comitive di tre o più persone munite di un documento rilasciato dall'Ente Turistico per la Tripolitania. Il viaggio di ritorno non dovrà essere effettuato prima di cinque giorni dall'avvenuta partenza per il tragitto di andata. Tale concessione ha carattere permanente.

AUTOMOBILISMO

Le agevolazioni sulla tassa di circolazione.

Con Decreto del Ministro per le Finanze in data 4 febbraio 1935-XIII sono state emanate le norme per l'applicazione del Regio Decreto-legge 3 dicembre 1934, N. 1984, contenente provvedimenti in materia di tasse automobilistiche, decreto che noi abbiamo riprodotto nel fascicolo di febbraio della nostra Rivista (pag. *51*).

ART. 1. — Le disposizioni di cui all'art. 1 del R. Decreto-legge 3 dicembre 1934, N. 1984, trovano applicazione per le seguenti categorie di automezzi:

a) autovetture in uso privato;
b) autovetture adibite a noleggio di rimessa;
c) autovetture da piazza assoggettate alla tassa del noleggio di rimessa, con o senza il contributo di miglioramento stradale;
d) autobus in servizio degli alberghi;
e) autobus in servizio scolastico;
f) autocarri attrezzati per il trasporto di persone e come tali collaudati.

ART. 2. — Gli uffici esattori della tassa di circolazione sugli autoveicoli, pur dovendo applicare per le autovetture di 30 HP ed oltre la tassa stabilita dalla tariffa in vigore per le autovetture della potenza di 30 HP, sono obbligati ad indicare sulla matrice di ciascun disco contrassegno la effettiva potenza dell'automezzo risultante dalla licenza di circolazione.

ART. 3. — Il possessore di due autovetture provviste di motore con differente numero di cilindri, per usufruire del beneficio del pagamento di una sola tassa per la circolazione alternativa ai sensi dell'art. 2 del R. Decreto-legge 3 dicembre 1934, N. 1984, è tenuto a pagare la tassa dovuta sull'autovettura soggetta a tassa maggiore.

ART. 4. — La facilitazione prevista dall'art. 2 del R. Decreto-legge 3 dicembre 1934, N. 1984, può essere consentita limitatamente a 2 sole autovetture, e non può, quindi, estendersi ad altre coppie di autovetture appartenenti allo stesso proprietario.

ART. 5. — E' ammessa la circolazione alternativa di due autovetture destinate l'una ad uso privato e l'altra a servizio di noleggio di rimessa o da piazza, a condizione che quella ad uso privato sia di potenza tassabile non inferiore a 18 HP e l'altra di potenza tassabile non inferiore a 25 HP.

E' consentito peraltro che l'autovettura ad uso privato possa avere una potenza inferiore a 18 HP, nel caso che la tassa per l'autovettura di rimessa o da piazza, non sia inferiore a quella dovuta per una autovettura in uso privato della potenza di 18 HP.

ART. 6. — La circolazione alternativa è ammessa anche nel caso che sia stata già pagata la tassa per tutta l'annualità per una sola autovettura. In tal caso non è dovuta alcuna tassa, se la seconda autovettura è soggetta a tassa uguale o inferiore a quella dovuta per la prima autovettura.

Nel caso invece che l'autovettura entrata in circolazione successivamente sia soggetta a tassa maggiore è dovuto il supplemento di tassa dal mese in cui si inizia la circolazione alternativa.

Se per l'autovettura già in circolazione è stata pagata la tassa a quadrimestre, al momento dell'entrata in circolazione della seconda autovettura deve essere pagata, per il rimanente periodo dell'anno solare, la tassa dovuta per l'autovettura soggetta a tassa maggiore. Peraltro, quando la tassa quadrimestrale si riferisce all'autovettura di minore potenza, saranno da imputarsi in conto del detto pagamento, le quote mensili di tassa quadrimestrale corrispondenti ai mesi del quadrimestre ancora utili per la circolazione di detta autovettura.

Nei casi di cui sopra il disco contrassegno ordinario deve essere restituito al competente Ufficio esattore per essere sostituito con disco speciale per la circolazione alternativa. Tale operazione deve essere fatta risultare dal detto Ufficio mediante apposita scritturazione sui bollettari e sulla licenza di circolazione. Il disco che si restituisce deve essere annullato e dallo stesso Ufficio unito alla matrice del nuovo disco.

ART. 7. — Nel caso che sia stata corrisposta la tassa prescritta per la circolazione alternativa di due autovetture, è ammessa, nel corso dell'anno solare solo la rinunzia al beneficio mediante pagamento della tassa dovuta per l'autovettura soggetta a tassa minore, ove questa resti in circolazione.

Deve peraltro essere restituito all'Ufficio esattore lo speciale disco per la circolazione alternativa e rilasciato, per la circolazione dell'autovettura maggiore, già assoggettata a tassa, un disco ordinario, osservate le formalità di cui all'ultimo comma del precedente art. 6.

ART. 8. — Qualora il proprietario di due autovetture ammesse alla circolazione alternativa trasferisca a terzi l'autovettura di minore potenza, per l'autovettura maggiore rimasta in sua proprietà dovrà procedersi alla sostituzione del disco, osservate le norme e formalità di cui all'ultimo comma del precedente art. 6.

Nel caso invece che il proprietario di due autovetture ammesse alla circolazione alternativa, trasferisca a terzi l'autovettura maggiore, la tassa segue l'autovettura medesima. Il detto proprietario deve perciò assoggettare a tassa l'autovettura minore ove questa resti in circolazione.

Ove l'acquirente dell'autovettura maggiore circoli soltanto con essa, si dovrà procedere alla sostituzione del disco speciale col disco ordinario, giusta le norme e formalità sopra richiamate.

ART. 9. — Nel caso di cambiamento, nel corso dell'anno, dell'uso di una delle due autovetture ammesse alla circolazione alternativa è dovuto il supplemento di tassa, se la nuova destinazione importi una tassa maggiore di quella versata.

ART. 10. — Non è ammesso il pagamento della tassa per un numero di cavalli superiori a quello risultante dalla licenza di circolazione, anche nel

caso che si tratti del proprietario di due autovetture entrambe di potenza inferiore a 18 HP.

ART. 11. — Non è ammesso il beneficio della circolazione alternativa per le autovetture temporaneamente importate dall'estero, per quelle immatricolate nella serie speciale E. E. e per le autovetture nuove di fabbrica, durante il periodo in cui fruiscono dell'esonero temporaneo della tassa a norma delle vigenti disposizioni.

ART. 12. — In ogni caso di circolazione alternativa di due autovetture, sul foglio aggiuntivo della licenza di circolazione dell'autovettura di maggiore potenza tassabile gli Uffici esattori devono richiamare anche il numero della targa di immatricolazione dell'autovettura di minore potenza.

ART. 13. — Nel caso che il disco contrassegno speciale per la circolazione alternativa siasi deteriorato o sia comunque venuto a mancare, il contribuente decade dal beneficio della circolazione alternativa.

L'Intendenza di Finanza, in seguito a motivata istanza del proprietario, ed esperite le indagini di cui all'art. 7 del R. Decreto 1° marzo 1934, N. 338, rilascia un certificato, su carta da L. 15, attestante l'avvenuto pagamento della tassa per l'autovettura soggetta a tassa maggiore, che serve a legittimare soltanto la circolazione di tale autovettura.

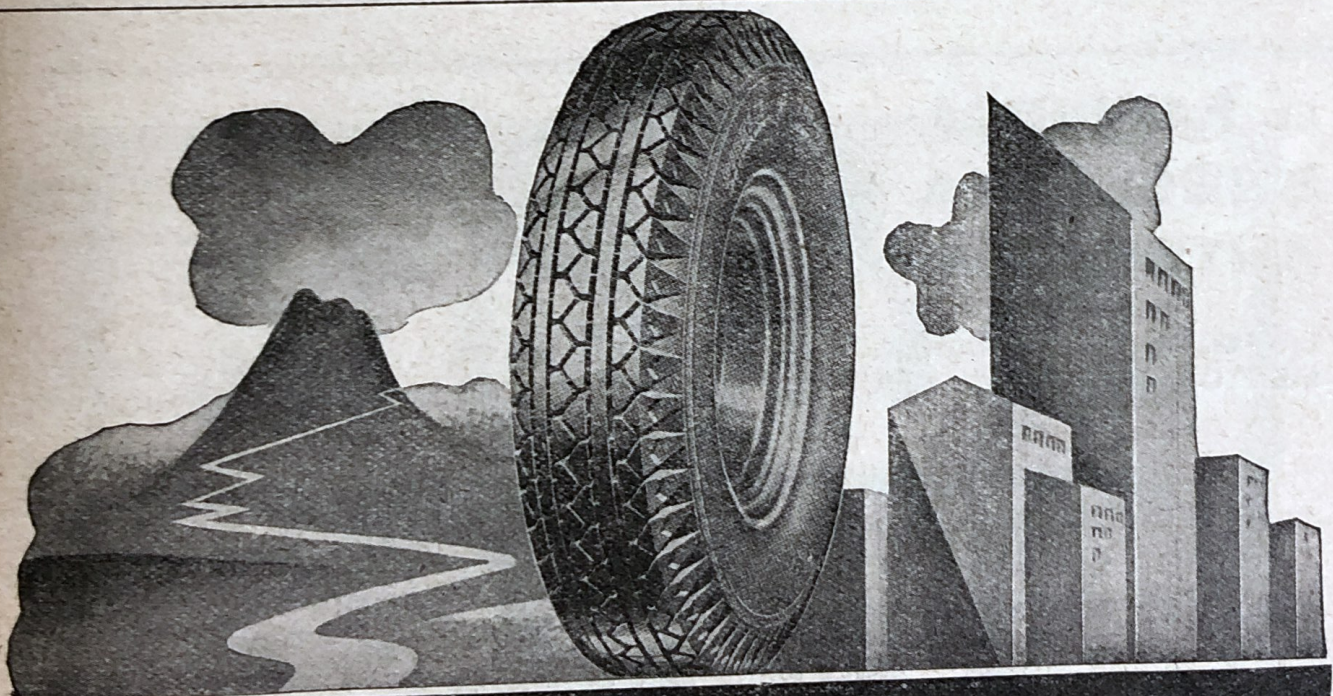
ART. 14. — In ogni caso di circolazione alternativa di due autovetture, resta fermo che non si può far luogo ad alcun rimborso di tassa.

Cambiamento delle targhe posteriori degli autoveicoli.

L'art. 132 del R. Decreto 8 dicembre 1933, N. 1740, prescrive che entro quindici mesi dalla pubblicazione del decreto stesso, e quindi col 1° aprile a. c., debbano adottarsi i nuovi tipi di targa di riconoscimento degli autoveicoli.

Pertanto, entro questo termine, per tutti i motocicli, comprese le ex-motoleggere, devono essere adottate le targhe bianche con carattere azzurro, e per tutte le automobili (autovetture, autocarri, autobus e assimilati) nonchè per i rimorchi di autoveicoli, deve essere adottata la targa nera con il contrassegno provinciale che precede il numero di immatricolazione. Il prezzo delle targhe posteriori è fissato anche per le targhe di nuovo modello nella stessa misura di quello delle vecchie targhe e cioè: L. 16 per motocicli, L. 20 per automobili e L. 25 per rimorchi.

Le targhe sono distribuite dagli uffici del Pubblico Registro Automobilistico.

Si noti che, per i motocicli, col cambiamento della vecchia targa si provvede anche alla sostituzione della «licenza di circolazione» con l'«autorizzazione a circolazione» e viene assegnato un nuovo numero di immatricolazione; quindi varierà anche il numero della targa. Per il riconoscimento dei motocicli già in circolazione prima dell'adozione del nuovo

tipo di targa, allo scopo di evitare equivoci, è opportuno precisare se si tratta di un numero della nuova serie o della vecchia serie.

Si avverte infine che coloro i quali dopo il 31 marzo p. v. saranno trovati a circolare con un autoveicolo non munito della targa di nuovo tipo saranno passibili delle sanzioni stabilite dall'art. 70 del Codice Stradale, e cioè: ammenda da L. 1000 a L. 5000 e sequestro dell'autoveicolo (non l'arresto fino a sei mesi e l'ammenda da 5000 a 10.000 lire, non trattandosi qui di targa non propria nè contraffatta).

La contravvenzione è elevata a carico del conducente, non del proprietario del veicolo, come risulta dalla lettera del penultimo capoverso dell'art. 72 del Codice Stradale; il proprietario ne risponde civilmente solo in caso di insolvenza del conducente.

Il citato articolo 72 dispone anche che le targhe posteriori devono essere situate in guisa che l'orlo *superiore* di esse « non disti mai meno di 30 cm. dal piano di appoggio delle ruote sul terreno. E' chiaro che, data l'altezza delle targhe (cm. 28 per i rimorchi; cm. 22 per le automobili), il loro orlo inferiore potrebbe anche venirsi a trovare a 2 o a 8 cm. dal terreno; ciò che costituirebbe un ostacolo nella marcia e farebbe presto deteriorare e impolverare la targa. Si tratta di un evidente *errore materiale*, poichè il Decreto ministeriale 28 dicembre 1931, che fissava le attuali caratteristiche delle targhe, riferiva l'obbligo della distanza dal suolo all'orlo *inferiore*.

Denunzie degli autoveicoli agli effetti della requisizione militare.

Il testo unico delle leggi sulla requisizione dei quadrupedi e dei veicoli per il Regio Esercito e per la Regia Marina (R. Decreto 31 gennaio 1926, N. 452), imponeva l'obbligo della denunzia entro 30 giorni alle Prefetture o ai Comuni, dei trasferimenti o della distruzione o della perdita, ecc., degli autoveicoli. Con Decreto-legge 4 ottobre 1928, N. 2327 e con R. Decreto 21 marzo 1929, tale obbligo fu conglobato con quello della denuncia da farsi agli uffici del Pubblico Registro Automobilistico, ad eccezione delle denunzie riguardanti i capi precettati, le quali devono farsi invece entro 24 ore alle autorità militari per il tramite delle stazioni dei RR. Carabinieri.

Con legge 27 dicembre 1934, N. 2250, è stato imposto un nuovo obbligo: « Il proprietario di autoveicoli o natanti a motore, è tenuto altresì ad informare, *entro 24 ore*, l'autorità militare delle trasformazioni avvenute nei capi precettati, delle sostituzioni di targhe, dei cambiamenti di dimora o di indirizzo, anche nell'interno della stessa città ».

Anche queste informazioni devono essere date per il tramite dei RR. Carabinieri, come quelle dei trasferimenti, consegnando il biglietto di precetto.

L'omissione della denunzia è punita con l'ammenda da L. 50 a L. 150; le dichiarazioni mendaci con l'ammenda da 50 a 300 lire.

Obbligo della licenza di P. S. per le autorimesse di alberghi.

Il Ministero dell'Interno, considerato che l'obbligo della licenza di polizia stabilita dall'art. 86 del testo unico delle leggi di P. S. non ammette alcuna eccezione e che neppure altre disposizioni di leggi prevedono tali eccezioni, ha ritenuto che qualsiasi esercizio di rimessa di autoveicoli, anche se annesso ad albergo o ristorante e limitato al deposito di macchine appartenenti ai clienti, debba essere sottoposto all'obbligo della detta licenza, prescindendo dalla licenza di cui il titolare deve essere munito come gerente l'albergo o il ristorante.

A questo criterio il Ministero è stato indotto anche dalla considerazione che l'esercizio di una rimessa per autoveicoli:

a) si svolge in località idonea, perchè gli autoveicoli vengono rimessi in locale interno adatto alla custodia, sia esso convenientemente attrezzato, o sia pur soltanto un androne o un cortile o un magazzino,

b) si presta alla necessaria vigilanza da parte dell'esercente, in quanto trattasi di locale chiuso al pubblico e quindi il cliente proprietario dell'autoveicolo ha la sicurezza della custodia di esso;

c) dà la continuità del deposito, in quanto il cliente dell'albergo o del ristorante di solito vi lascia l'autoveicolo anche durante la sua pernottazione e nel tempo in cui egli tratta in città i suoi affari;

d) richiede il debito corrispettivo alla prestazione della custodia, corrispettivo che se non è fisso nè distinto, grava tuttavia sempre ed implicitamente sul cliente nella nota delle spese per il servizio generale dell'albergo o del ristorante.

Autobus a gassogeno per il Comune di Milano.

E' entrato in regolare servizio lo scorso mese il primo autobus a gassogeno destinato ai servizi pubblici automobilistici del Comune di Milano.

L'autobus è un Fiat 640, della capacità massima di 80 posti ed è munito di un gassogeno a legna, del tipo già adottato dal Governatorato di Roma.

Il combustibile impiegato è comune legna di essenza forte, a secchezza mercantile. Caratteristiche tecniche del gassogeno sono la doppia parete e il focolare a doppia zona di reazione: restano in tal modo aboliti, tanto

la griglia che il rivestimento di refrattari. Il gassogeno non richiede dispositivi per l'iniezione d'acqua, ciò che rende ancor più semplice la sua costruzione e il suo impiego.

Sulla priorità di passaggio.

Sulla nota questione della precedenza che, secondo le norme di circolazione stradale in vigore, deve essere concessa ai veicoli provenienti dalla destra, crediamo utile portare a conoscenza dei nostri lettori alcune considerazioni che Ernesto Tron formula in una lettera indirizzata al Direttore de *L'Auto Italiana* e da questa Rivista pubblicata.

Dice l'Ing. Tron: «...Tenendo la mano destra si può vedere relativamente bene *dentro* alle strade che sbocchino sulla sinistra non solo, ma si ha tutta la larghezza della strada per manovrare e comunque vi sarà sempre qualche secondo di tempo fra l'istante in cui le due macchine si vedono vicendevolmente e quello dell'eventuale scontro: possibilità quindi di prendere e mettere in atto una decisione. Qualche volta un colpo di acceleratore salva una situazione molto meglio che non un colpo di freno. Delle strade che sboccano sulla destra, il guidatore che tenga la destra non vede niente, probabilmente neppure il punto di sbocco, e tanto meno poi un veicolo che allo sbocco si avvicini: potrebbe facilmente avvenire di scorgere un veicolo proveniente da una stradicciuola di destra solo quando la metà anteriore della macchina abbia già occupato lo spazio che occorrerebbe lasciare al veicolo sopraggiungente per poter ad esso dare la precedenza, e ciò anche ammettendo di poter arrestare l'autoveicolo sul posto.

« Lo stesso montante di destra, specie colle carrozzerie chiuse oggidì quasi esclusivamente usate, per essere molto prossimo all'occhio del guidatore, gli nasconde un settore di non indifferente ampiezza, mentre l'altro montante, più distante non ostacola quasi affatto la visibilità. La guida a sinistra diminuisce alquanto tale inconveniente ma non elimina la migliore visibilità dei veicoli provenienti dalla sinistra rispetto a quelli che giungano dalla destra.

« Per di più se la precedenza spettasse ai veicoli provenienti dalla sinistra, ogni conduttore sarebbe portato, per proprio interesse, a mantenere costantemente e rigorosamente la mano destra, come prescritto, anzichè marciare al centro della strada, allo scopo di avere maggior tempo e maggiore spazio per poter effettivamente dare la precedenza prescritta ».

Senza voler prendere posizione in un senso o nell'altro, osserviamo che in vista di una eventuale revisione delle norme che costituiscono il Codice della Strada è opportuno

prendere in considerazione anche questo problema che, fra tutti quelli relativi alla circolazione stradale, non è certo fra i meno importanti.

Estensione di validità delle patenti di abilitazione di 1° e 2° grado a condurre automobili con motore a scoppio, alla guida di automobili provvisti di motore a combustione (Diesel).

S. E. il Ministro delle Comunicazioni con circolare ai Prefetti del Regno del 7 dicembre 1934-XIII, Div. IV, N. 24185/24711, ha stabilito che i conducenti muniti di patenti di abilitazione di 1° e 2° grado alla guida di automobili con motori a scoppio, che intendano conseguire la patente di 1° e 2° grado per condurre automobili a combustione (Diesel), debbano sottoporsi a speciale esame teorico-pratico dietro presentazione di apposita domanda in bollo, senza applicazione di marche, completata ai sensi delle lettere *a* e *b*) dell'art. 108 delle Norme per la tutela delle strade e per la circolazione approvata con R. Decreto 8 dicembre 1933, N. 1740, e con la esibizione della patente di cui sono provvisti.

Qualora gli esami predetti abbiano esito favorevole, i Circoli Ferroviari di Ispezione estenderanno la validità della patente, di cui il conducente è in possesso, anche per la conduzione di automobili con motore a combustione interna apponendovi la seguente annotazione:

« valida anche per condurre automobili con motore a combustione (Diesel) ».

Trattandosi di estensione di validità non occorre la presentazione di altri documenti.

Trittici per il Belgio della validità di un mese.

Con recente provvedimento l'Amministrazione delle Dogane del Belgio ha deliberato di autorizzare il Touring Club del Belgio ad emettere dei trittici speciali, i quali anzichè avere come quelli normali la durata di un anno e presentare la possibilità di essere utilizzati per un numero indeterminato di viaggi, non saranno validi che *per un mese* e *per un solo viaggio*.

Il trittico speciale sarà rilasciato soltanto per la temporanea importazione nel Belgio di autovetture da turismo private nonchè di motociclette e biciclette a motore pure in servizio privato. Sono pertanto esclusi dal detto regime gli autoveicoli commerciali, quelli cioè destinati al trasporto di persone o di merci contro remunerazione del servizio.

Il Touring Club del Belgio confiderà anche al nostro Sodalizio gli stampati del nuovo trittico per rilasciarli ai nostri Soci, quantunque il documento possa interessare soltanto gli automobilisti che risiedono negli Stati confinanti col Belgio. Infatti per quanto ri-

guarda i turisti italiani, potranno valersi del documento solamente i motociclisti che, entrati dapprima in Francia con una « carte de passages », desiderino poi recarsi per breve tempo nel Belgio.

Modifica della tariffa doganale sui motocicli.

Con R. Decreto-legge 10 dicembre 1934, N. 2024, è stato modificato il regime doganale dei motocicli e delle parti staccate dei motocicli, concedendo così una nuova protezione alla produzione nazionale.

Le modificazioni apportate sono le seguenti:

carrozzelle laterali o da rimorchio per motocicli:		
ciascuno	da L. 256	a L. 600
motocicli:		
ciascuno	da L. 1540	a L. 1900
parti staccate o accessori di motocicli:		
greggi, in ferro o d'acciaio: al quintale	da L. 500	a L. 1000
altri, al quintale (compresi i motori)	da L. 700	a L. 1400

Nuove norme per la circolazione in Inghilterra.

Il continuo aumento d'incidenti stradali — scrive *Concessioni e Costruzioni* — ha indotto il Governo inglese a studiare nuove norme per la regolazione del traffico urbano ed extraurbano.

Il nuovo progetto di regolamento non fissa in generale limiti di velocità per i veicoli. Però per gli autobus e per i motocicli è stabilita una velocità massima di 48 km. l'ora nelle zone abitate, cioè per i luoghi nei quali si ha pubblica illuminazione.

Per gli autocarri nelle stesse zone sono fissati limiti di velocità più bassi. Mentre finora per questi veicoli erano ammesse sei velocità (48, 32, 24, 13, 8 e 5 km.-ora) oggi queste velocità sono ridotte a quattro (48, 32, 20 e 8 km.-ora): ogni tipo di autocarro viene munito di un distintivo di colore diverso in relazione alla velocità massima che gli è consentita.

Le contravvenzioni per la velocità superiore a quella concessa o per condotta irregolare dei veicoli vengono annotate sulla licenza del conducente, che può essere dai giudici privato anche della licenza stessa quando si renda colpevole di tali infrazioni.

Le biciclette devono essere munite di gemme riflettenti ed avere i parafanghi verniciati di bianco.

Le infrazioni ai regolamenti, anche se compiute dai pedoni, vengono punite.

L'applicazione del fanale rosso posteriore ai velocipedi e le disposizioni circa i tubi di scappamento degli autoveicoli a nafta.

Col 1º del prossimo mese di aprile tutti i velocipedi dovranno essere forniti di un fanalino a luce rossa (e non di dischetto rosso, come fin qui), da situarsi nella parte posteriore del veicolo. Ciò in virtù dell'art. 50 del Codice della Strada, il quale dispone: « Nelle ore e nei casi in cui ne è obbligatoria l'accensione, ogni velocipede deve essere munito di un fanale anteriore a luce bianca e di uno a luce rossa applicato posteriormente. Il fanale può essere unico, sempre che atto e ubicato in modo da provvedere efficacemente alle due segnalazioni ».

Dice ancora il predetto articolo: « Nelle ore o nei casi in cui è obbligatoria l'accensione, se manchi il fanale o questo non sia in grado di funzionare, il velocipede deve essere condotto a mano. Il contravventore è punito con l'ammenda da lire 25 a lire 100 ».

Ugualmente per il mese di aprile tutti gli autoveicoli con motore a combustione Diesel dovranno avere sistemata l'estremità del tubo di scappamento in modo che lo scarico dei prodotti della combustione avvenga nel lato destro posteriore e sia diretto verso l'esterno.

Esenzione dalla tassa di circolazione in Bulgaria degli autoveicoli stranieri.

Gli autoveicoli stranieri che soggiornano in Bulgaria per un periodo che non supera un anno e nelle condizioni previste dalla convenzione internazionale sulla circolazione automobilistica del 24 aprile 1926, non sono assoggettati ad alcun pagamento di tassa. Di conseguenza gli automobilisti stranieri non hanno bisogno di « carnet fiscal » per recarsi in Bulgaria.

VARIE

Il 3° Concorso Nazionale per l'offerta dei vini tipici regionali nei Caffè e Ristoratori di Stazione.

Con la solenne premiazione avvenuta in Roma il 20 febbraio u. s., si è conchiuso il « 3° Concorso per l'offerta dei vini tipici nei Caffè e Ristoratori di Stazione », svoltosi dall'ottobre 1933 al luglio 1934, sotto l'alto patronato di S. E. l'On. Costanzo Ciano, per iniziativa del Senatore Arturo Marescalchi e della Federazione Nazionale Fascista del Commercio Enologico, con l'appoggio della Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato, dell'ENIT, della CIT, della Federazione Nazionale dei Pubblici Esercizi — Sindacato Caffè-Ristoratori di Stazione — e del T. C. I.

Scopo principale di questa manifestazione era quello di « affermare in modo stabile l'adozione dei perfezionamenti, nell'offerta dei vini ai viaggiatori di transito sui treni o di passaggio nelle Stazioni, che si erano rilevati più utili nei concorsi precedenti ». I risultati difatti hanno corrisposto alle speranze e ai propositi: si sono avuti 190 Concessionari di Caffè-Ristoratori di Stazione concorrenti e 85 premiati; ma soprattutto la manifestazione ha potuto far sperimentare e conoscere simpatiche ed efficaci forme di propaganda, che ci auguriamo di vedere estese a tutti gli esercizi di Stazione in modo permanente. Nel constatarne l'esito, la Relazione esprimeva però l'augurio che « in genere i prezzi fossero più modici e che ogni tipo di vino venisse reso più accessibile ai consumatori con il sistema già adottato da alcuni esercizi, di offrire i vini di pregio, oltre che in bottiglie da litro, anche in piccole bottiglie contenenti un quarto o mezzo litro di vino, con sistemi di chiusura che, nel mentre dànno affidamento circa la buona conservazione del prodotto e lo garantiscono da manomissioni, offrono possibilità di facile apertura ».

La Relazione della Giuria, pubblicata in fascicolo illustrato, dà rilievo alla produzione vinicola regionale, agli esercizi premiati, e soprattutto pone in evidenza gli accorgimenti sperimentati per invogliare il pubblico ad assaporare il generoso liquore, che è ad un tempo un'attrattiva e una ricchezza della nostra terra: cataste di fiaschi e di bottiglie d'ogni foggia, misura e colore; interni di cantine e di grotte dall'aspetto invitante; botti, damigiane e recipienti colossali, banchi di mescita festosamente adorni; vetrine d'esposizione, carrelli di distribuzione colmi di fiaschi e fiaschetti e bottiglie....

La Relazione riferisce separatamente intorno ad ognuno dei 13 Compartimenti in cui è divisa la Rete ferroviaria; però tutti gli esercizi sono classificati in una graduatoria generale. Risulta così che i Compartimenti meglio rappresentati al Concorso, che ottennero cioè il maggior numero di premi, furono quelli di Torino (16 premi), Venezia (13), Milano (13), Bologna (10); seguiti da quelli di Trieste (6), Firenze (6), Genova (5), Napoli (4), Bari (4), Cagliari (3), Palermo (3), Ancona (1) e Roma (1). Dove si vede che non tutti i Compartimenti ferroviari furono rappresentati in modo adeguato all'importanza delle loro Stazioni, nè alla varietà e ai pregi della loro produzione vinicola.

Il primo premio fu assegnato al Caffè-Ristorante di Trento, che partecipava al Concorso con un grande chiosco, la «Bottega del vino», copiosamente rifornito di vini del Trentino e dell'Alto Adige e delle più rinomate regioni italiane, offerti con gentilezza da ragazze in costume paesano. Il secondo premio toccava al Caffè-Ristorante di Genova-Principe per avere eretto nell'atrio della Stazione un colossale fiasco impagliato all'uso toscano, contornato da un gran numero di fiaschetti e da un grandioso fascio littorio; piante ornamentali, nastri tricolori ed avvisi pubblicitari completavano la simpatica mostra. Seguono in ordine di graduatoria: Torino Porta Susa con eleganti vetrine collocate sotto la tettoia e nell'interno dell'esercizio, colme di bottiglie di vecchi e generosi vini piemontesi; Reggio Emilia con piramidi di fiaschi, scaffali, banco di mescita ben provvisto, il tutto disposto con grazia invitante; Alessandria con una esposizione fatta nell'interno dell'esercizio in una festa di luci; Santhià con uno speciale vassoio adatto per il servizio ai treni; Cesena dove il vino si mesceva da due colonnette simili ai distributori di benzina, quasi ad indicare che il vino sta all'uomo come il carburante sta alla macchina; Novara, Bolzano, San Remo. Senza voler seguire nell'ordine di graduatoria tutte le Stazioni premiate, ricordiamo ancora Caltanissetta Xirbi, ove i vini erano offerti in bottiglie pratiche ed economiche di carta paraffinata, Tortona per un tipo pratico di carrello a ripiani capace di approvvigionare largamente la vendita ai treni, Milano P. Genova dove un grande artistico scaffale prospiciente i binari richiamava i viaggiatori nella sala di ristorante, che ha saputo acquistarsi buona fama fra gli esercizi cittadini per i pregi della cucina e della cantina.

Insieme con l'elogio diretto alle molte e geniali iniziative, la Relazione non manca di lamentare la mancata partecipazione al Concorso di alcune Stazioni, anzi, di intere Regioni, che per risorse naturali avrebbero dovuto occupare un posto preminente nella graduatoria. Basti per tutti gli assenti, ricordare la Stazione di Orvieto, che tanto si sarebbe prestata, sia per i pregi e la rinomanza della produzione locale, sia per la felice ubicazione dell'esercizio, a realizzare una esposizione attraente e di irresistibile effetto.

Ma il numero e i risultati ottenuti dalle Stazioni partecipanti bastano a giustificare l'augurio che il Concorso si ripeta, e che i suoi insegnamenti non vadano persi, ma diventino norma universale e permanente per la propaganda dei generosi vini nazionali in tutte le Stazioni ferroviarie d'Italia.

La popolazione indigena delle nostre Colonie.

La popolazione indigena della Somalia distinta per Commissariati risulta:

Nel Commissariato di Mogadiscio di 19.710 abitanti; nel Commissariato del Basso Giuba di 169.206; dell'Alto Giuba di 321.504; del Basso Uebi Scebeli di 61.727; dell'Alto Uebi Scebeli di 260.795; del Mudugh di 110.263; della Migiurtinia di 45.943; con un totale dunque di 989.157 abitanti.

La popolazione indigena dell'Eritrea risulta:

Nel Commissariato di Hamasien di 98.488 abitanti; nel Confine meridionale di 235.279; nel Bassopiano orientale di 49.841; nel Bassopiano occidentale di 96.287; nel Cheren di 130.315; nella residenza autonoma di Assab di 7001; in complesso, di 617.211 abitanti.

L'«Agenzia di Roma» rileva che con la pubblicazione dei dati relativi alla Somalia e all'Eritrea è ora possibile calcolare la popolazione complessiva di tutte le colonie italiane di diretto dominio, oltre il Possedimento di Rodi e la concessione di Tientsin in Cina. Complessivamente questa popolazione ammonta a 2.454.894 abitanti (dei quali 187.341 regnicoli ed europei assimilati e 2.267.553 indigeni).

La Tripolitania conta 540.580 abitanti (30.866 regnicoli e 509.714 indigeni); la Cirenaica ha 164.607 abitanti (18.861 regnicoli e 145.746 indigeni); l'Eritrea ha 621.776 abitanti (4565 regnicoli e 617.211 indigeni); la Somalia conta 990.815 abitanti (1658 regnicoli e 989.157 indigeni); il Dodecaneso conta 130.855 abitanti; la concessione di Tientsin infine ha 6261 abitanti, dei quali 536 regnicoli e 5725 indigeni.

Como per la cucina alberghiera italiana.

Una simpatica iniziativa è stata presa, di questi giorni, dal Comitato Provinciale del Turismo di Como, ed è da augurarsi che tutti i più importanti centri turistici italiani la seguano con interesse per ritrarne quei molti ammaestramenti di cui sarà feconda.

Allo scopo di aiutare gli alberghi della regione a perfezionare il loro attrezzamento tecnico senza gravi spese, ed attirando, anzi, nello stesso tempo più numerosi i forestieri nella città di Como ed in tutta la zona del lago, ricuperando così le spese sostenute, ha indetto, per il prossimo mese di aprile, una manifestazione gastronomica cui, a quanto si sa fin d'ora, prenderanno parte le migliori ditte della regione.

E' da notare che, con idea felice, non si è pensato ad una mostra gastronomica, troppo difficile, lunga e costosa da organizzare, ma semplicemente ad una celebrazione durante la quale gli alberghi gareggeranno nell'offrire ai clienti piatti di confezione perfetta e serviti con tutta proprietà, notando anche che, da questa gara, potrà nascere qualcuno di quei piatti caratteristicamente locali che, a volte, hanno fatto la fortuna di una intera regione.

Opportunissimo, poi, è il periodo scelto: corrisponde all'apertura della stagione e alla Fiera di Milano, all'epoca, cioè, durante la quale è più facile attirare nella zona che si vuole imporre all'attenzione dei turisti, un maggior numero di visitatori che, soddisfatti dell'accoglienza ricevuta, diverranno i migliori propagandisti dell'ospitalità comasca ed italiana in generale.

Produzione delle motociclette.

Secondo le statistiche pubblicate testè dall'*Automotive Aeronautics Trade Division*, del «Department of Commerce» di Washington (riferite da *Concessioni e Costruzioni*), nell'ultimo quadrimestre dell'anno la produzione mondiale di motociclette fu di 351 mila unità nel 1930; 242 nel 1931; 201 nel 1932; 182 nel 1933. Come si vede, la depressione generale dell'economia si è fatta sentire anche nel regno... dei Centauri! Qualche ripresa, tuttavia, si è segnata per pochi paesi. È precisamente con un aumento del 12 % per la Cecoslovacchia; del 20 % per la Danimarca; del 13 % per la Germania; del 6 % per gli Stati Uniti; del 4 ½ % per l'Italia. Gli Stati Uniti restano sempre il primo paese produttore del mondo.

PRODUZIONE 1933.

Paese		
Stati Uniti ..	Unità	58.110
Inghilterra ...	»	58.100
Germania	»	51.446
Francia	»	36.307
Italia	»	12.500
Belgio	»	5.550

ESPORTAZIONE.

Paese		
Inghilterra ...	Unità	17.731
Stati Uniti ...	»	2.309
Germania	»	2.006
Francia	»	1.651
Belgio	»	1.222

SPORT

Sport invernali.

Non è possibile seguire e riassumere tutte le gare nazionali e internazionali alle quali hanno partecipato sciatori italiani nel corso del mese di febbraio, dato il grande numero di esse. Su tutti i monti, in tutte le vallate, presso ogni stazione montana, dalle più note a quelle che ora si stanno affermando appunto attraverso le gare sciatorie, è stato un incessante susseguirsi di manifestazioni.

Limitiamo perciò la citazione alle più importanti. A *Cortina d'Ampezzo* si svolsero i «Campionati italiani» con questi risultati: «Gara di fondo 18 km.»: 1° Vincenzo Demetz dello S. C. Val Gardena; «Gara di salto per la combinata»: 1° Bruno Caneva di Asiago; «Classifica della combinata fondo e salto», valevole per il titolo di campione italiano assoluto: 1° Andrea Vuerich delle Fiamme Gialle di Predazzo; «Slalom gigante signore»: 1° Paula Wiesinger dello Sci Club Milano; «Slalom gigante uomini»: 1° Giacinto Sertorelli della A. T. Milano; «Gran fondo km. 50»: 1° Giovanni Kasebacher dello S. C. San Candido; «Slalom maschile» (dopo 2 prove): 1° Vittorio Chierroni dello S. C. Abetone; «Slalom femminile»: 1° Dei Rossi Nivis dello S. C. Cortina; «Classifica della combinata discesa e slalom femminile»: 1° Paula Wiesinger; «Classifica combinata discesa e slalom maschile»: 1° Vittorio Chierroni; Gara staffette: 1° Val Formazza (A. Bacher, Leo Zertanna, Sisto Scilligo); «Gara speciale di salto»: 1° Bruno Caneva di Asiago.

A *S. Moritz* si svolsero i *Giochi internazionali universitari*. «Gara di fondo km. 18»: 1° Kraisy Xaver (Germania). Classifica per Nazioni: 1° Germania; 2° Italia; 3° Cecoslovacchia. «Gara di discesa»: 1° Adriano Guarnieri (Italia). «Classifica»: 1° Italia, 2° Inghilterra; 3° Ungheria. «Gara di discesa femminile»: 1° Kranz Christl (Germania). «Gara staffette km. 30»: 1° Italia (Guglielmo Holzner, Guglielmo Bonicchi Mazzini, Vittorio Castelli, Giuseppe De Antoni, Adriano Guarnieri). «Gara di salto per la combinata»: 1° Jarugo (Norvegia). «Gara combinata fondo e salto: 1° Schepe (Germania). «Slalom maschile»: 1° Schmiedeser (Austria). «Slalom femminile»: 1° Kranz Christl (Germania). «Classifica della combinata discesa e slalom»: 1° Clyde Bill (Inghilterra). «Classifica della combinata discesa e slalom femminile»: 1° Kranz Christl. «Classifica per Nazioni» dei Giochi Internazionali Universitari. «Discesa»: 1° Gran Bretagna; 2° Italia; 3° Svizzera. «Slalom»: 1° Gran Bretagna; 2° Austria; 3° Svizzera; 4° Italia; «Fondo»: 1° Germania; 2° Italia; 3° Austria; 4° Jugoslavia.

A *Chamonix* si svolsero diverse gare con l'intervento di militari. «Gara di fondo libera a tutti km. 18»: 1° l'alpino Emilio Ramella (Italia). «Gara di fondo categoria Ufficiali km. 18»: 1° Faure (Francia); 2° Capit. Silvestri (Italia); 3° Ten. Vida (Italia). «Gara di fondo categoria Sotto ufficiali»: 1° Sergente Primo Rosso (Italia); 2° Sergente Cohendez (Francia); 3° Sergente Barrais (Italia). «Gara di discesa»: 1° Sigmund Rudd (Norvegia). «Slalom»: 1° Vignoles (Francia). «Classifica combinata discesa e slalom»: 1° Vignoles (Francia). «Slalom militare»: 1° Renato Dimai (Italia).

A *Grindelwald* ebbe luogo il concorso sciatorio del Gruppo Organizzazioni Giovanili degli italiani all'Estero. La originale manifestazione, organizzata in modo mirabile, riunì un numero considerevole di partecipanti e diede luogo a gare assai disputate. Ciò che si è verificato anche in Italia per tutte le manifestazioni di sports invernali delle organizzazioni del Regime.

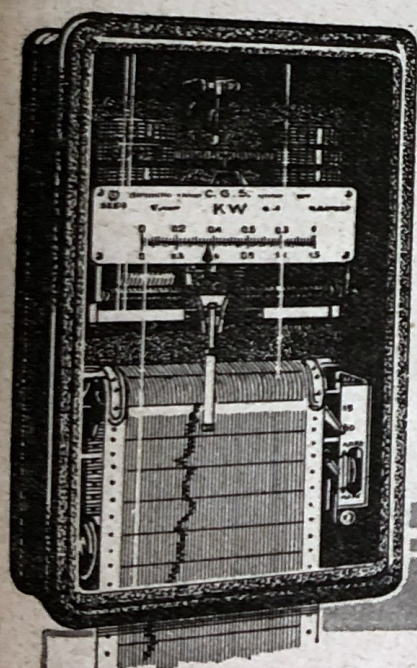
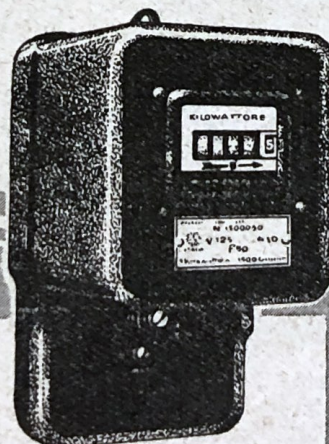
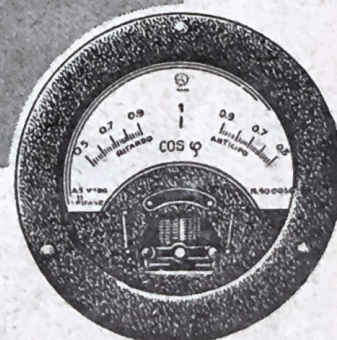
Tennis.

Siamo nell'imminenza delle prime partite di *Coppa Davis 1935*, la manifestazione tennistica che tiene il primato fra tutte quelle di questo sport, perchè essa ha valore di *Campionato del Mondo* e supera quindi per importanza i Campionati inglesi e quelli internazionali francesi che a Wimbledon e a Parigi ogni anno riuniscono il fiore dei tennisti del mondo. Tre mesi fa ebbe luogo l'estrazione a sorte e poichè la sorte è cieca è risultato che il tabellone presenta un accentuato squilibrio nei differenti gironi. Infatti al primo turno nell'alto del tabellone vediamo alle prese la Cecoslovacchia e la Jugoslavia, il Giappone e l'Olanda. Il vincitore di questo incontro Giappone-Olanda dovrà incontrare il vincitore dell'incontro Polonia-Sud Africa e quindi con la maggior probabilità con il Sud-Africa. Non è facile dire quale parte giocherà la finale di zona europea fra le squadre comprese in questa mezza parte del tabellone, tanto più che la forza attuale dei giocatori sud-africani e giapponesi è in questo momento poco nota.

Nel primo turno dell'altra metà del tabellone troviamo la Nuova Zelanda contro l'Australia, la quale non avrà difficoltà ad eliminare l'avversaria per ritrovarsi contro la Francia. Questo incontro avrebbe potuto avere in passato il sapore di una finale di Coppa. Oggi sembra che Bonafous, Bernard e Merlin, fra i quali saranno scelti i due rappresentanti francesi per i singolari, non siano sufficienti contro gli australiani. Stando alla previsione non molto avventata che Nuova Zelanda e Francia siano eliminate dall'Australia, questa dovrà allora incontrare la vincitrice dell'incontro Italia-Germania, il cui esito appare assai più incerto di quanto possa lasciarlo credere il secco punteggio del 1932, quando la Germania ci battè nella finale della Zona europea, dopo che i nostri rappresentanti avevano successivamente eliminato Egitto, Spagna, Svizzera e Giappone. Ma qualsiasi possa esser l'esito di questo incontro Italia-Germania è certo che l'Australia supererà l'ostacolo italiano o tedesco, giocherà la finale della Zona europea e con ogni probabilità riuscirà vittoriosa.

Non è il caso di discutere la probabilità dei singoli paesi partecipanti alle Zone d'America, sud e nord, perchè si può fin d'ora esser certi che i vincitori saranno gli Stati Uniti, i quali dovranno disputare all'Australia la finale interzona. Ma, rimanendo in questo campo, una lieve preferenza si dovrebbe avere per Crawford e compagni. Nell'avverarsi di questo esito, Australia contro la detentrice Inghilterra dovrebbe combattere a Londra. Molti credono tuttavia che l'Australia possa superare anche quest'ultimo ostacolo.

Calcio.

L'undici di Francia ha combattuto a *Roma* il 17 febbraio un buon incontro con la nostra nazionale, soccombendo per il minimo scarto di un punto. Il risultato di 2 per l'Italia e di 1 per la Francia è sotto un certo punto di vista assai più lusinghiero per i francesi che non per noi che avremmo potuto aspirare ad un risultato assai diverso, se molte circostanze di indole assai varia non avessero intralciato la selezione del Commissario Tecnico. Per queste ragioni soprattutto l'animosa squadra francese, che contiene qualche giocatore di valore veramente internazionale, ha potuto chiudere in modo lusinghiero la partita ed i più sereni sostenitori e gli esperti dichiararono di non poter trarre dal risultato troppe illusioni, perchè l'undici italiano della partita del 17 febbraio era soltanto l'ombra di quella squadra che dieci mesi fa aveva combattuto e vinto il Campionato del mondo e che a metà dello scorso novembre con dieci soli uomini aveva rimontato l'*handicap* di tre punti fino

quasi a colmarlo, mettendo in orgasmo i freddi giocatori di Inghilterra sul loro campo e in mezzo al loro pubblico.

La conferma della superiore classe del gioco italiano è stata del resto stabilita dalla Nazionale B anche ad *Antibes* con un nuovo 2 a 1 nei riguardi della rappresentativa della Francia Sud-Est, sconfitta dalla nostra squadra su un terreno tanto diverso dai nostri.

Le difficoltà in cui dovette dibattersi il Commissario Tecnico in febbraio per mettere in piedi le due squadre nazionali derivarono specialmente dall'intensità, dall'accanimento, dalla durezza con la quale i giocatori disputarono le partite di Campionato. Questa manifestazione che soffoca per circa nove mesi dell'anno il calendario sportivo italiano e che esaspera la passione di tanti tifosi, dilaga da tempo in un gioco così sfrenato di superamento che si vale del gioco duro come dell'arma abituale. E' certo sintomatico che a seguito delle eliminazioni di molti atleti per incidenti dolorosi dovuti alla irruenza e al poco scrupolo degli avversari non convenientemente frenati dagli arbitri, sia finalmente intervenuta la Federazione a pretendere che gli arbitri siano d'ora innanzi inflessibili nella repressione del gioco violento e duro.

All'ultima domenica di febbraio il *Campionato* riprese il suo svolgimento dopo la pausa inflitta dalla disputa dell'incontro Francia-Italia e, come si presumeva, ricominciò la passione di tutti i pubblici in seguito ai risultati, per due fatti specialmente: la vittoria dell'Ambrosiana-Inter, che consentì alla squadra milanese di portarsi al secondo posto a pari punti con la Juventus e lo scambio del penultimo posto fra Livorno e Sampierdarenese. Queste due squadre rispettivamente a dieci e a undici punti dovranno lottare per un pezzo per sfuggire alla retrocessione, alla quale sembra già fin d'ora destinata la squadra dei bianchi vercellesi, oggi troppo lontana dalla classe di quegli atleti che tanti anni fa le conquistarono titoli di Campione. Ecco le classifiche: Fiorentina punti 27, Juventus e Ambrosiana-Inter p. 24, Roma p. 20, Lazio e Triestina p. 19, Napoli p. 18, Bologna e Alessandria p. 17, Torino, Milan, Brescia e Palermo p. 15, Sampierdarenese p. 11, Livorno p. 10, Pro Vercelli p. 6.

Sempre a fine febbraio le classifiche dei due gironi della divisione Nazionale B erano le seguenti: Girone A: Genova p. 30, Pisa p. 25, Novara p. 22, Catania p. 21, Casale p. 18, Vigevanesi, Viareggio e Lucchese p. 17, Cagliari e Messina p. 16, Seregno p. 15, Spezia e Legnano p. 14, Derthona p. 12, Pro Patria di Busto p. 11, Pavia p. 7. Girone B: Modena p. 22, Atalanta di Bergamo p. 21, Pistoiese e Veronese p. 19, Cremonese e Bari p. 18, Aquila e Spal di Ferrara p. 17, Comense p. 16, Foggia p. 15, Vicenza e Venezia p. 13, Padova p. 12, Catanzaro p. 10, Perugia p. 8.

Automobilismo.

La stagione internazionale delle corse automobilistiche si è inaugurata in Francia e precisamente a *Pau*, la cittadina dei Pirenei. La prova è stata disputata su un circuito di 2 km. 769 da compiersi ottanta volte. Non si può dire che la prova sia assurta a grande importanza perchè il complesso dei partecipanti, sia come guidatori che come macchine, non era tale da far pensare ad una prova industriale e sportiva di grande rilievo. Essa ebbe soltanto lo scopo di offrire uno spettacolo ai numerosi forestieri che passano l'inverno in questa stazione elegante della Francia. La superiorità di macchina e di guida dei due rappresentanti la scuderia Ferrari, Nuvolari e Dreyfus, al volante di due Alfa Romeo non fu mai contrastata sull'intiero percorso, perchè i due guidatori condussero la gara a loro piacimento, alternandosi al comando. E' da notare che dietro i primi due si classificarono tre Maserati guidate da Soffietti, Falchetto e Brunet. La vittoria è stata per Nuvolari, che compì i 221 km. 520 in 2.38' 19'' 4/5 alla media di 83 km. 964. Il giro più veloce fu il 78° di Nuvolari in 1'52'' alla media di 89 km. 023. Il *record* precedente apparteneva al francese Dreyfus che nel 1933 aveva impiegato 2' 01'' alla media di 82 km. 834.

Precedentemente, ma su pista di ghiaccio era stato disputato il *Gran Premio di Norvegia* nel quale l'industria italiana si era distinta conquistando il primo e il terzo posto. Il vincitore P. W Widegreen (Alfa Romeo) coprì i 100 km. in 50' 05'' 4/5. Il terzo, Ruesch, guidava una Maserati.

Sull'autostrada *Firenze-Mare* il pilota tedesco Von Stuck il 15 febbraio batteva con Auto-Union il *record* internazionale del miglio lanciato per la categoria 5000 cc.. coprendo la distanza nei due sensi in 18'' 09/100 (media dei due tempi) alla media di 320 km. 267.

Ciclismo.

Il *Criterium di Nizza*, svoltosi a metà febbraio sulle strade francesi, consentì una netta affermazione italiana con la vittoria di Luigi

Barral che distaccò tutti gli avversari per vincere di oltre due minuti, coprendo la distanza di 180 km. in 6.55' 10''. Lo seguivano Henri Puppo, Attilio Zanella e Battista Giuntelli. Merita di esser segnalato che il piemontese Barral dimostra sempre la sua miglior forma all'inizio di stagione.

Dopo le numerose eliminatorie regionali venne disputato a *Firenze* il Campionato italiano di corsa ciclo-campestre su un percorso di 26 km. Riportò il titolo Luigi Ferrando della Polisportiva Giordana di Genova con un vantaggio di circa 2 minuti sul secondo arrivato, Pasquale di Cesare della Associazione Sportiva Roma.

Il *Premio San Geo* svoltosi su un nuovo tracciato della bassa Lombardia e che ogni anno ha il compito di aprire la serie delle corse su strada riunì un lotto imponente di concorrenti e diede luogo ad una corsa ricca di episodi e condotta sempre a grande andatura, così che la media di 35 km. 560, stabilita sui 150 km. appare eccellente, tanto più che molti tratti del percorso svolgentesi su strade comunali non si trovava nelle condizioni più propizie ad una corsa molto veloce. La selezione avvenuta nel corso della disputa portò otto uomini a disputare la vittoria in volata, nella quale riuscì vittorioso il legnanese Isidoro Piubellini, un corridore considerato tra i giovani, per quanto non alle sue prime armi e non alla sua prima vittoria. Egli precedette Bailo, Andretta, Rovida, Merlini, Brambilla, Campastro ed Erba finiti nell'ordine. Nello stesso giorno e sempre in Lombardia si svolse anche la prima corsa dei dilettanti e cioè la Coppa Del Grande alla sua diciottesima edizione. La vittoria arrise al campione italiano dei dilettanti Pierino Favalli che marciò per i 120 km. alla media di 38,985.

Ippica.

Chiuso il periodo delle peregrinazioni all'estero delle scuderie italiane di trotto e di galoppo, a *Vincennes* dove i trottatori riportarono i premi più importanti, vincendo più di mezzo milione di franchi, e a Nizza e Cannes dove in quelle riunioni di ostacoli pochissimi e modesti cavalli si guadagnarono la biada in alcune corse minori, le corse al trotto cominciarono tanto a Roma quanto a Milano a offrire le prove più importanti. A *Villa Glori* il *Premio di Importazione* venne vinto dalla quattro anni Emily Stokes del Conte Orsi Mangelli preparata e guidata da Romolo Ossani che riuscì a conservare sul palo un lieve vantaggio sulla coetanea Miss Willing condotta da Nello Branchini.

Dopo l'esito di questa corsa acquistava grande interesse il *Premio di Europa* del 24 febbraio a Milano in cui le quattro anni americane dovevano rendere sessanta metri ai quattro anni nati in Italia, sulla distanza di 2500 metri. La sconfitta delle americane fu

completa, perchè la penalità è apparsa esagerata di fronte a soggetti di alta classe come sono oggi i quattro anni dell'allevamento nazionale. Lord Quinto Romano di scuderia Giolli guidato da Giulio Fabbrucci, che ne è anche l'intelligente preparatore, ha condotto dalla partenza all'arrivo e solo nel finale fu minacciato da Aurelio, che poi si scomponeva, da Antoniana e da Vandala. Fatta qualche riserva per l'americana Calumet Eleanor che per un incidente di corsa dovette esser fermata sta il fatto che Miss Willing finì al sesto posto ed Emily Stokes, che aveva compiuto un primo giro fulmineo che la portò a contatto degli italiani partiti sessanta metri davanti, fu fermata dal suo guidatore il quale si era persuaso di aver speso tutto nel fulmineo inseguimento. Il risultato può anche dimostrare che i *records* sensazionali stabiliti in America sulla distanza del miglio non possono esser conservati, anzi neppur avvicinati sulle distanze superiori e che per correre sui 2500 metri è indispensabile anche un periodo di allenamento e di preparazione sulla distanza. E' probabile, in seguito al risultato, che la proposizione del Premio di Europa 1936 venga modificata nel senso di rendere meno incolmabile il distacco fra i rappresentanti dei diversi allevamenti. Nel qual caso si potrebbe sperare di riavere in corsa, non soltanto i rappresentanti dell'allevamento indigeno e delle femmine americane importate dalle scuderie italiane, ma i migliori soggetti di altre Nazioni europee.

Dopo la brillante chiusura della riunione di ostacoli di *Tor di Quinto* dove furono disputate le classiche prove romane della specialità, l'ippodromo delle *Capannelle* riaprì i battenti a metà febbraio, nel corso del quale la prova più significativa fu l'*Optional* che venne vinto da Upupa di E. Radice Litta. Intanto nello scorso mese sono cominciate le gare di maggior rilievo tanto a Roma quanto a Milano e delle principali parleremo fra un mese, quando il calendario avrà avuto un più serrato svolgimento. Il programma è il solito degli anni scorsi e la sola novità è costituita dallo spostamento del Derby Reale. Questa massima corsa dell'allevamento l'anno scorso cambiò il suo nome e divenne Premio del Re: quest'anno non si correrà più al giovedì come era sempre avvenuto, ma di domenica. Non potrà certamente aumentare di importanza sportiva per ciò, ma potrà contare su una nuova cornice più popolare e cioè su maggiori introiti.

Golf.

Sul magnifico campo di golf di Sanremo vennero disputate in febbraio molte importanti prove. Il *Campionato nazionale omnium* fu vinto con punti 145 da Grelli (Italia); 2° Gallo p. 146 (Italia); 3° Cotton p. 147 (Inghilterra); 4° Jolli (Inghilterra); 5° Pasquali (Italia); 6° Zuppini (Italia).

Il *Campionato internazionale omnium* fu assai più importante anche per il complesso di giocatori, sessantaquattro, fra i quali i migliori esponenti di questo sport. L'inglese Percy Alliss che fin dal primo giorno di gara si era piazzato ottimamente, consolidò il suo vantaggio iniziale, vincendo così per la prima volta meritatamente l'importante competizione, svolgendo un gioco fresco e piacevole di *drive*, compiendo l'intiero percorso con soli 262 colpi. Secondi a pari merito risultarono l'inglese A. Havers e il francese A. Boyers con 267 colpi. Terzi a pari merito il francese Lafitte e lo spagnolo Sagardia con 269 colpi; quarto l'inglese Denn con 272. Al quinto posto si classificarono con 274 punti pari gli inglesi Boovner e Padgham, seguiti dai connazionali Cox e Down. Si può rilevare che in questo Campionato gli inglesi dominarono, confermando anche in questa occasione la indiscutibile superiorità del loro gioco. Tutti i convenuti furono unanimi nel proclamare l'eccellenza del campo di golf di Val Gogna del Golf Club di Sanremo.

Pugilato.

Riassumiamo la principale attività dei pugili italiani all'Estero. A *Parigi* i massimi Presidio Pavesi e Alfredo Sauvage pareggiarono su dieci riprese. A *Boston* Werther Arcelli avrebbe meritato il verdetto favorevole contro il pari peso medio leggero Devine, ma i giudici sentenziarono il *match* nullo. In una riunione a *Beausoleil* Emilio Bernasconi mise fuori combattimento alla terza ripresa Boulon; Zuccolini vinse ai punti contro Bezzone e il massimo Di Meglio ebbe la vittoria ai punti in confronto di Griselle. Rodriguez incontrò a *Zurigo* il campione germanico dei piuma Riethdorf e lo sconfisse ai punti. Il campione di Europa Carlo Orlandi ebbe ragione ai punti di Dechmyn. A *Londra* Aldo Linz e Rees pareggiarono su quindici riprese. Otto giorni dopo il Linz soccombeva al termine di dieci riprese contro Frankie Brown. Mario Bianchini a *Buenos Aires* dominava ai punti Josè Suarez e nel *Sud-Africa* Aldo Spoldi coglieva un nuovo

successo battendo ai punti Botes. Notevole fu l'esordio di Gustavo Ansini a *Parigi* dove ebbe favorevole il verdetto dei giudici contro Joung Perez. Il medio Battistoni battè per k.o. ad Anversa Wegner, mentre a Bruxelles Ventrella fu costretto da Roth all'abbandono alla quinta ripresa. Il medio massimo Merlo Preciso, *challenger* ufficiale al titolo europeo detenuto da Marcel Thil, battè ai punti Spakow a *Parigi*, dove Pavesi opposto a Landrin campione di Francia dei massimi fece *match* nullo. A *Buenos Aires* Ercole Buratti fu battuto ai punti dal locale Jacinto Invierno. A fine febbraio Rocchi soccombette a *Parigi* contro Cadot e Domenico Bernasconi contro John King a Manchester. Anche Domenico Ceccarelli perdette a *Berlino* contro Heuser.

In febbraio vennero disputati tre combattimenti per titoli di *Campione d'Italia*. A *Genova* per il titolo vacante dei massimi si trovarono di fronte Baiguera e De Leo. Al termine delle dodici riprese Baiguera fu dichiarato vincitore. A *Roma* Saverio Turiello, detentore del titolo dei pesi leggeri fu dichiarato soccombente al termine di 15 riprese di fronte ad Enrico Venturi, che non dimostrò per altro una superiorità effettiva sull'avversario. Infine Cattaneo, campione italiano dei gallo, mise in competizione il titolo contro Leone Blasi a *Bologna*. Il titolo restò a Cattaneo che vinse ai punti al termine delle dodici riprese.

Atletismo.

Tre prove di corsa campestre svoltesi nel corso del mese di febbraio in Lombardia con il concorso dei migliori specialisti nazionali servirono a mettere in evidenza la buona e costante forma di due ottimi atleti, quali Luigi Pellin della Società Pietro Micca di Biella e Umberto De Florentis della Fratellanza Savonese di Savona. Infatti sui 6 km. del *cross-country di Cesano Maderno* Luigi Pellin battè di tre metri De Florentis. I due si erano staccati da Giovanni Torrassa, primo dei Giovani Fascisti, da Balbusso e da Sacconi che seguirono nell'ordine precedendo trentotto altri superstiti della bella gara. Otto giorni più tardi il risultato si ripeteva a *S. Vittore Olona*, e De Florentis perdeva per 4'', dinanzi a Lippi, Malachina, Pinasco. Gli arrivati erano complessivamente 48 su 65 partenti. Alla successiva domenica a *Malnate* Pellin soccombeva per otto secondi a De Florentis, che finalmente vedeva coronati da successo i suoi ripetuti sforzi. Lippi, Porcheddu e Malachina seguivano i primi due.

Nello stesso giorno della corsa campestre di Cesano Maderno si era disputata una corsa simile a *Novara*, nella quale era riuscito vittorioso Giuseppe Porcheddu del Dopolavoro Autobusieri di Genova, seguito da Peri, A. Malachina, A. Vitale e F. Malachina. Cinquantatrè altri concorrenti compivano il percorso.

SCAVI-SCOPERTE

Il « Museum Ostiense ».

Nel novembre dell'anno scorso è stato inaugurato il nuovo museo degli scavi di Ostia ed aperto alla visita del pubblico.

Questa laconica informazione giustifica il desiderio di venire a sapere qualche cosa sulle origini e sullo sviluppo di questa collezione d'arte alle porte di Roma, e questo tanto più, in quanto essa viene a formare la necessaria chiusura di una visita della vasta zona di scavi dell'antica città portuale.

Era l'archeologo pontificio Ennio Quirino Visconti, il quale per primo propugnò la tesi di lasciare possibilmente tutti i pezzi ritrovati nel corso di una campagna di scavo nel sito stesso dove vennero scoperti o per lo meno in un piccolo museo locale, nell'immediata vicinanza degli scavi stessi. Per Ostia questo museo doveva venire creato come un primo saggio di tale tesi e si arrivò alla costruzione del grande edificio neoclassico nell'anno 1868, sotto il pontificato di Pio IX. In questo palazzo, conosciuto col nome di Casone del Sale, sono tuttora alloggiati gli uffici della Direzione degli scavi e le officine di restauro.

Però del Museo Pontificio progettato nulla si fece, perchè prevaleva la premura di arricchire ancora le già vaste collezioni del Vaticano e particolarmente del Laterano, dove tuttora due sale sono dedicate ad Ostia. Si aggiunga a questo il fatto, che fino ad un decennio fa gli scavi erano difficilmente accessibili da Roma per le deficienti comunicazioni. Dopo il 1870 il Rosa ed il Lanciani continuavano gli scavi metodici, collocando gli oggetti trovati nel pittoresco Castello di Giulio II. Questa collezione, che raccoglieva parecchie statue ed iscrizioni interessanti, venne incorporata, malgrado tutte le proteste, nel Museo Nazionale Romano poco dopo la sua inaugurazione nel 1890. Da quell'anno fino al 1908 gli scavi restavano sospesi, ed alla loro ripresa il museo locale doveva essere rifatto da capo, disponendosi nuovamente dei locali del Castello antico. Si fece però l'osservazione che esso raramente veniva visitato, perchè incomodo ne era l'accesso, e pochi per giunta sapevano qualche cosa della sua esistenza.

L'attuale Direttore degli Scavi, il Professore Guido Calza, insieme all'Architetto Gismondi progettò la ripresa dell'idea del Visconti, di riordinare cioè nel centro degli scavi stessi le collezioni, in modo che fossero accessibili a tutti.

Nell'antico edificio piano vennero sistemate tre sale grandi ed un vano minore e disposte con nuovi criteri le opere e le iscrizioni. Lavoro questo, che condotto con molte cautele e dopo diversi esperimenti, richiese quasi due anni. Con questo è diventata anche acuta la soluzione del problema delle 30 statue ostiensi, attualmente nel Museo Nazionale Romano, che dovrebbero ritornare sul luogo dove vennero scoperte. Si ha ragione a supporre che questo ritorno non si farà attendere troppo.

Tutte le grandi sale vennero munite di lucernari, per ottenere una luce diffusa ed uguale. La luce laterale delle finestre ordinarie venne ridotta al minimo indispensabile. Mentre la facciata e l'androne d'ingresso vennero lasciati nello stile neoclassico nel quale l'architetto aveva creato l'intero edificio, nell'interno delle sale si è mantenuta una linea moderna sobria, sperimentando alcune innovazioni, che dal lato della tecnica dei musei meritano massima attenzione.

Anzitutto vennero arrotondati gli angoli delle sale. Con questo espediente si abolì un inconveniente già da moltissimo tempo lamentato, ma che nessuno aveva il coraggio di affrontare con energia: che le statue poste negli angoli delle sale avessero come sfondo l'incontro di due pareti. Inoltre si fecero vari esperimenti con tinteggiature di pareti in due colori. In quasi tutte le collezioni si osserva il fenomeno che una tinta adatta per un ambiente non lo è per le opere plastiche in esso disposte e viceversa. Particolarmente le tinte cupe producono una pesante monotonia delle sale, che deve essere evitata assolutamente. La soluzione venne trovata mantenendo il tono generale della sala in un luminoso color crema chiara, mentre dietro le opere plastiche vennero applicate delle superfici in color grigio verde. Dopo parecchie prove, proprio questa combinazione si è dimostrata particolarmente indicata.

L'effetto ambientale delle sale da museo viene alquanto compromesso dalle bacheche e dagli armadi a vetro. Un tentativo di soluzione è dato dalle vetrine inserite nelle pareti divisorie, anzi in sostituzione di queste, e nei muri esterni. In queste gli oggetti delle arti minori guadagnano molto per la luce, come le piccole terrecotte, gli avori, i bronzi, i vetri, ecc. Inoltre si ha il vantaggio di poter

esaminare gli oggetti anche dalla parte opposta, ossia dalla sala contigua. Altro vantaggio non trascurabile è una più intensa ma affatto appariscente sorveglianza.

Altra difficoltà, che pesa molto, e che viene lamentata da tutti i direttori di museo è la disposizione del e teste, cui manca o il busto o gran parte del corpo. Ora il Museo di Ostia si trova nelle condizioni di possedere un gran numero di teste di epoca tarda repubblicana od imperiale, formante un gruppo, che per svariate ragioni è necessario lasciare indiviso. Si è tentato di disporle su piani ricurvi, ossia a sezione circolare, sporgenti dalle pareti.

In quasi tutte le opere esposte ci troviamo di fronte ad opere d'arte vere e proprie. Tra le 50 teste abbiamo alcuni ritratti di squisita fattura di Trajano, di Faustina Seniore, di Sabina, di Domitia Lucilla, di un Atena, che ripete il tipo dell'Atena di Velletri, di un Efebo, riproduzione di un'opera di Kalamis ed altre. Tra le statue vogliamo particolarmente ricordare un ritratto di Sabina, un Sacerdote in atto di sacrificare, ed il Perseo, scoperto in epoca recentissima. Anche tra i sarcofaghi si notano svariati pezzi di squisita fattura.

Tra i bronzi primeggia una graziosa statuetta di Lare. Questa collezione contiene anche diversi amuleti magici, oggetti d'uso, ecc.

Per piccolo e modesto che ancora sia il Museo Ostiense, esso possiede già un cospicuo tesoro di importanti oggetti di scavo e le esplorazioni ben lungi dall'aver raggiunto i limiti estremi della antica città, fanno apparire giustificata l'attesa di altro materiale artistico, testimoniante il gusto e la civiltà dell'antico emporio di Roma, oggi risorto a nuova ed intensa vita.

A. LIPINSKY.

Antica via Consolare che viene alla luce presso Ferentino.

Praticando gli scavi per la posa dei tubi del nuovo acquedotto di Capofiume, che alimenterà Ferentino di fresca ed abbondante acqua, sono venuti alla luce resti dell'antica via Consolare che da Roma conduceva a Capua.

Essa trovasi a circa un metro dall'attuale piano stradale ed è formata di lastre calcaree, sul tipo di quelle che vedonsi sull'Appia Antica in Roma.

E' ben conservata e si estende per tutta l'attuale via che ancora porta il nome di Consolare, che va, per circa 2 km., dalla Porta Montana alla Porta S. Agata.

Sul luogo si è recato il Soprintendente dei monumenti e scavi del Mandamento di Ferentino e, da Roma, l'autorità competente.

Si prevede che altri importanti resti dell'antica città verranno alla luce, specialmente quando si intraprenderanno i lavori per la via delle Antiche Terme.

TRA I LIBRI

GIORGIO PULLÈ. – *Geografia.* – Per l'Istituto Tecnico Superiore. – Complessivamente pagine 1560, illustrate e ricche di grafici e di cartine. – L. Trevisini, Milano, 1934-XII; complessivamente: L. 54.

E' la terza edizione del noto libro di testo, in quattro volumi, per gli Istituti Tecnici Superiori e per quelli Commerciali. Il primo volume (pag. 398, L. 14) comprende nozioni di Mineralogia, Geologia, e Geografia generale; i tre rimanenti volumi (II, pag. 272, L. 12; III, pag. 490, L. 14; IV, pag. 400, L. 14) trattano di Geografia Economica e Commerciale, riguardando rispettivamente l'Italia, gli Stati europei, i Continenti extraeuropei. I capitoli con le nozioni di Mineralogia sono dovuti al Dott. Cogoli. Sebbene la materia sia contenuta in limiti appropriati alla classe degli studenti a cui sono destinati i volumi, questi possono interessare anche le persone colte, e ciò soprattutto perchè offrono un chiaro, completo e aggiornato compendio di questo vasto argomento.

Cap. MARIO TADDEI. – *Strade d'America.* – Pag. 378, con illustraz. f. t. Casa Ed. Ceschina, Milano, 1935: L. 15.

Sono sobrie note di viaggio di un turista che ha compiuto da solo la traversata degli Stati Uniti d'America, da New York a Los Angeles e San Francisco, a bordo di un'automobile italiana. Nella loro semplicità e immediatezza queste pagine non mancano di un certo interesse, anche perchè riflettono aspetti di località poco note dell'interno.

FERNAND HAYWARD. – *Memorie francesi a Roma.* – Roma, a cura della Confederaz. Nazionale Fascista Professionisti e Artisti, A. XII, pag. 122, con 28 tav. fuori testo: L. 7 (di quest'opera è uscito anche il testo francese, *Souvenirs français à Rome*, pag. 72, con 27 ill: Frs. 10).

ERNST HOHENEMSER. – *Memorie tedesche a Roma.* – Id., Id., Id., pag. 120, con 32 tav. fuori testo: L. 7.

Sono i due primi volumi di una « collana di ricordi stranieri a Roma », diretta da Emilio Bodrero. Ottima idea e felicemente attuata con questi due simpatici volumetti

Il primo è scritto con agile ed efficace, ma forse talora troppo frettolosa penna. La lettura ne è piacevolissima: aneddoti bene inquadrati, visione storica larga, sintesi sicura.

Meno brillante l'altra monografia, ma più densa e più carica di erudizione, quindi repertorio completo e, aggiungiamo, sicuro di notizie. La trattazione di entrambi i volumetti è seguita da una densa bibliografia e da un elenco delle opere e delle memorie, rispettivamente, dei francesi e dei tedeschi a Roma.

EDOARDO MARTINORI. – *Lazio turrito* (Repertorio storico e iconografico, ecc.) – *Parte Seconda, M-Z*, Roma, 1934-XII, pag. 446: L. 60 – *Parte Terza* (*Appendice*), *A-Z*, Roma, 1934-XII, pag. 296: L. 60. – Per richieste rivolgersi all'A., Via Flaminia 29, Roma.

Già dicemmo nel numero di agosto 1934 della Parte Prima di quest'opera utile e bella; ora ci giunge il completamento sotto forma di un volume relativo ai luoghi dalla lettera M alla Z e di un terzo volume che è stato richiesto dalle considerevoli aggiunte a tutta la vasta materia.

ISTITUTO CENTRALE DI STATISTICA. – *Compendio Statistico Italiano 1934-XIII.* – Istituto Poligrafico dello Stato, Roma, pag. 346, con schemi e cartine: L. 5.

Puntualmente è uscita la nuova edizione del preziosissimo Compendio Statistico. La struttura generale del volumetto, che dice più cose che non cento trattati, è rimasta inalterata, ma è stata migliorata la distribuzione della materia, come sono stati accresciuti il numero delle rappresentazioni grafiche e talune notizie circa la popolazione, l'agricoltura, le industrie, i prezzi, il mercato monetario, la sanità, ecc. Fa seguito un'Appendice che, sulla base di un apposito censimento eseguito nel 1930-VII e di altri rilievi, riassume in pochi tratti la grandiosa attività del Regime per la bonifica del suolo.

LUIGI GHIDINI. – *L'uccellatore colle reti verticali ed orizzontali - Guida pratica.* – Milano, Hoepli, 1935-XIII, pag. 340, con 54 tavole e 61 ill. nel testo: L. 15.

Anche chi non sente le seduzioni dell'aucupio può leggere con diletto questo libro, dalle cui pagine, come nota il Senatore Conte Giacomo Suardo nella prefazione «emana una delicata poesia anche quando (l'Autore) parla delle dimensioni delle varie gabbie ». Qui infinite cognizioni, pratiche osservazioni e preziosi accorgimenti; insomma una vera enciclopedia sull'argomento: vi si parla di come si allevino gli uccelli da richiamo e da zimbello e, trattando del loro nutrimento, si apprende come si ottengano in notevole quantità le uova di formiche, i vermi della farina, le larve delle mosche; altrove come si riconoscano e si curino le malattie degli uccelli e pare incredibile a un profano che ve ne siano tante. Dopo aver detto dei passi primaverili e autunnali (calendario ornitologico), si entra più strettamente nella materia, trattando delle fresche verdi brescianelle e degli ombrosi roccoli, paradisi degli uccellatori, poi di mezzi più semplici di cattura: reti orizzontali, quagliottare, ragnaie, ecc.

P. UMBERTO S. J. CHIACCHINI. – *Le mie avventure missionarie in Albania.* – Tip. Immacol. Concez., Scutari, 1933, pag. 224, ill.: L. 5,50.

I Missionari, per il loro stesso ministero che li pone in intimo contatto con le popolazioni, sono certo tra i migliori conoscitori di un Paese. Uno di essi ci fa partecipi della sua esperienza di vita albanese in questo vivace libretto, notevole anche perchè stampato in italiano in Albania.

LUIGI DODI. – *L'Architettura Quattrocentesca nella Val d'Arda.* – Piacenza, Soc. Tip. Porta, 1934-XII, pag. 140, con 59 illustrazioni.

Eccellente monografia, perfetto esemplare di come vanno condotti gli studi anche sopra argomenti limitati, ma con la visione ampia dei rapporti artistici con opere coeve vicine o lontane. Ogni monumento di Castellarquato, di Fiorenzuola d'Arda, di Cortemaggiore viene studiato con un acume singolarissimo e con diligenza amorosa e messo in rapporto con gli avvenimenti storici. Aggiungono pregio all'opera le belle e opportune illustrazioni e i rilievi e le piante degli edifici.

Dott. DIRCE VIANA. – *Felice Cignaroli, pittore veronese del Settecento.* – Verona, La Tipografica Veronese, 1934-XII, pag. 40, con 20 ill.: L. 8.

Diligente biografia su accurate ricerche d'archivio e studio delle opere, delle quali segue un doppio elenco: di quelle esistenti (quasi tutte nel Veneto) e delle perdute. Nato nel 1727 Giuseppe Maria, entrò nel 1748 nel convento dei Minori Osservanti a Schio e l'anno seguente professò col nome di fra' Felice; passò per diversi conventi del Veneto e della Lombardia e morì in patria il 25 dicembre 1796. La sua arte, modesta, fu spontanea; nella composizione ricercò l'espressione al disopra dei particolari, nel colore fu spesso luminosa.

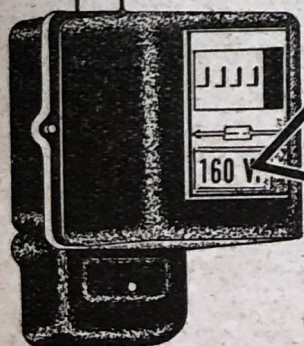
Dott. EDUARDO SQUADRILLI. – *Tasse e diritti erariali che interessano la navigazione.* – Roma, Stabilimento Tipografico del Genio Civile: L. 12.

L'A., direttore della Lega Navale Italiana, ha raccolto e coordinato in un manuale di facile consultazione la vasta e talvolta complessa materia fiscale che si riferisce alla circolazione di tutti gli autoscafi, dal piccolo battello con motore fuori bordo al transatlantico, di grande praticità negli uffici e utile a tutti i contribuenti in genere. I capitoli, che riportano e commentano le disposizioni per l'applicazione della tassa erariale sulla circolazione dei motoscafi e i diritti marittimi, interessano particolarmente il turismo nautico.

Prof. GIOVANNI MARRO. – *Dell'istoriazione rupestre in Valcamonica.* – Bocca, Torino, 1933-XI, pag. 46 e 42 figure.

Interessante illustrazione di nuovi reperti di curiose incisioni eseguite da popoli primitivi, con rappresentazioni umane e animalesche, queste ultime riferibili a specie estinte in secoli passati.

Prof. GIOVANNI MARRO. – *Ancora delle incisioni rupestri camune.* – Pavia, Fusi, 1934-XII.

Prof. GIOVANNI MARRO. – *Un'ascia di bronzo della Valcamonica.* – Torino, R. Accademia delle Scienze, 1934-XII.

Almanacco Italiano 1935-XIII. – Piccola enciclopedia popolare della vita pratica e annuario diplomatico amministrativo economico e statistico. – R. Bemporad & Figlio, Firenze, 1935-XIII, pag. 792, con circa 1000 figure e disegni, ritratti e caricature: L. 8,50; *L. 6 per i Soci del T. C. I.* che indichino il numero della loro tessera.

E' la 40ª edizione del notissimo annuario, miniera di notizie utili a ogni ceto di persone. La prima parte contiene, oltre alle consuete notizie astronomiche e sui calendari, alcuni capitoli di varietà, fra cui degni di particolare menzione: *Roma Mussolinea*, di O. Cerquiglini; *Grano e pane nell'antichità*, di C. Manetti; *I più importanti centri archeologici d'Italia*, di A. Tajani; *Manciù Kuo*, di V. G. Mariani. Nella seconda parte « *Enciclopedia della vita pratica* » notiamo: *L'Auto a gas della foresta*, di U. Tucci e *Le meraviglie dell'occhio elettrico*, di G. Acocella.

La terza parte costituisce l'annuario diplomatico, amministrativo ed economico, che comprende, tra l'altro, un capitolo (61 pagine) di notizie geografico-statistiche sugli Stati del Mondo. L'ultima parte è dedicata alla cronaca dei principali avvenimenti dall'ottobre 1933 al settembre 1934. Nella prefazione, G. Fumagalli prende occasione dal 40° anniversario della prima pubblicazione di questo geniale almanacco per ritracciarne in breve le vicende e mettere in luce la straordinaria varietà degli argomenti trattati nei 40 volumi.

Almanacco della Donna italiana 1935-XIII. – R. Bemporad & Figlio, Firenze, 1935-XIII, pag. 416, numerose ill.: L. 9; *L. 6 per i Soci del T. C. I.* che indichino il numero della tessera.

E' la 16ª annata di un annuario che fa riscontro all'Almanacco Italiano. Alle utili notizie sui calendari seguono alcuni medaglioni di donne illustri viventi, articoli di varietà artistiche e letterarie e una preziosa rassegna letteraria (*Scrittrici d'Italia*, di D. Banfi Malaguzzi; *Scrittrici francesi*, di M. Croci: *Scrittrici di lingua tedesca*, di E. Sola; *Scrittrici di lingua inglese*, di B. Magliano Pareto; *Scrittrici spagnole*, di E. Sola; *Libri per i ragazzi*, di W. Padovano). Chiudono una rassegna sportiva femminile e una rassegna dell'eleganza femminile, l'elenco dei centenari che cadono nel 1935, l'elenco delle fiduciarie dei Fasci femminili e quello delle società femminili italiane.

PAOLO VERZONE. – *Il Duomo, la Canonica e il Battistero di Novara.* – (Dal *Bollettino Storico* per la provincia di Novara, settembre 1934), Novara, Cattaneo, 1934, pag. 79 e XXXV tavole (55 figure) fuori testo.

Questa monografia, eccellente tanto per il testo quanto per le illustrazioni, sull'antico Duomo di Novara, rinnova il rimpianto della distruzione totale di un pregevole edificio romanico, consacrato nell'aprile 1132, un evento questo che anche l'A. deplora dicendolo « inammissibile nella seconda metà del secolo XIX ». Scempi assai minori ha perpetrati l'architettura barocca, la quale generalmente si limitò a rivestire di stucchi i vecchi edifici poco ricchi e ornati. Alla monografia sul Duomo il Verzone fa seguire tutti i passi dei precedenti scrittori sull'argomento e l'illustrazione del Battistero.

EGIDIO CURI. – *Il Principe Esploratore, S. A. R. il Duca degli Abruzzi.* – Rovereto, Cassa Scolastica del R. Istituto Tecnico « Regina Elena », 1935-XIII, pag. 160, con 9 tavole in nero e 3 cartine: L. 10.

Un ottimo libro che lumeggia, con parola piana ma sapiente, la vita eroica del Grande Principe che appartiene ormai alla storia e quasi all'epopea. Luigi Amedeo di Savoia si colloca accanto ai maggiori esploratori che abbia avuto l'umanità. Nel suo primo cimento egli affronta, attraverso difficoltà che hanno fatto indietreggiare tutti i precursori, il monte S. Elia. La vittoria gli è di sprone all'impresa polare, poi all'esplorazione completa del « re delle nubi », il Ruwenzori e all'ascensione del Bride Peak fino a 7498 m., poco sotto la vetta (m. 7654). Poi, diciamolo con le parole dell'epilogo, dopo l'esploratore e l'alpinista, ecco l'ammiraglio che portò « a cimenti gloriosi i suoi marinai, preparando alla vittoria l'animo e le forze di tutta una flotta », ecco il colonizzatore che riuscì « a rendere feconda e rigogliosa di vita tutta una vasta regione » e che, per quest'ultima opera, si sobbarca all'ultima impresa, che è ancora di esploratore, cioè la scoperta delle sorgenti e del preciso percorso dell'Uebi-Scebeli. Un libro dunque che ispira il maschio ardimento e le virtù più virili di tenacia e di abnegazione.

GINO FOGOLARI. – *Le RR. Gallerie dell'Accademia di Venezia.* – Pag. 58, illustr. 86, Libreria dello Stato, Roma: L. 4,50 ciascun volumetto.

La Direzione Generale delle Antichità e Belle Arti presso il Ministero dell'Educazione Nazionale continua la pubblicazione della sua utilissima e ormai ben nota collezione degli « Itinerari dei Musei e Monumenti d'Italia », edita dalla Libreria dello Stato. I volumi, curati dai vari Direttori o da Funzionari delle Soprintendenze, constano di un cenno generale sulla collezione o sul monumento trattato, di una serie di riproduzioni in piccolo formato ma nitide, di indici, della pianta dell'edificio e di una cartina schematica dalla quale risulta la posizione dell'edificio nella topografia della città.

I volumi ricevuti portano i numeri 37, 38, 39 e 40.

CARLO A. GIRARDON. – *Piccolo mondo dei boschi.* – Pag. 168, con illustraz. f. t. Ed. Ceschina, Milano, 1935: L. 12.

Si allaccia alla generosa tradizione del Bacchi della Lega, che illustrò i costumi degli uccelli in un'opera memorabile, e del Pascoli che dalla loro vita trasse squisite ispirazioni. Oltre ai pennuti, altri animali — l'arvicola, il riccio, la vipera, ecc. — figurano nelle vivaci pagine di questo libro, destinato evidentemente ai giovani.

BASILIO CONFLITTI. – *Monografia di Campoli Appennino.* – Isola del Liri, Macioce e Pisani, 1928-VI, pag. 120, con 31 ill.: s. i. p.

L'A. ha raccolto quanto è stato finora pubblicato su questo paesetto, situato a oriente di Sora e ha diligentemente aggiunte notizie di archeologia, di arte e, più diffusamente, di storia naturale, di folclore e sugli uomini illustri. Utile fatica.

A. Jannitti Piromallo. – *Commento alle Leggi sulla tutela delle strade e sulla circolazione.* – Casa Ed. Jovene, Napoli, 1 vol. di pag. 850: L. 35.

Il Prof. Jannitti Piromallo, Consigliere della Corte di Cassazione, ha composto un'opera di notevole valore dottrinario che in pari tempo risponde a uno scopo di divulgazione pratica di non dubbia importanza.

L'A. ha avuto l'opportunissima idea di far precedere alla trattazione e al commento delle leggi vigenti in materia di circolazione un dotto studio sull'assetto giuridico amministrativo della strada e sulla legislazione anteriore al Testo Unico di cui al R. D. 8 dicembre 1933, compiendo così un'opera di esegesi il cui valore non sfuggirà allo studioso.

Parimenti, dev'essere giustamente valutata l'utilità che presenta, ai fini di una più vasta comprensione delle norme vigenti, la lettura delle proposte — pure riportate nel volume — formulate dalla Commissione Parlamentare incaricata di compilare il disegno del nuovo Testo Unico.

Altra caratteristica interessante dell'opera è quella di aver dato largo posto — specialmente riguardo a questioni di controversa interpretazione — alla più recente giurisprudenza: il che testimonia della diligenza e della piena maturità colle quali lo studio è trattato e condotto.

Icilio Missiroli. – *Lotte Forlivesi per la libertà (1831-32).* – Forlì, a cura del Comune, 1934-XII, pag. 220, con 10 tavole fuori testo.

Buono studio condotto sulla più recente bibliografia intorno all'argomento, ma rifacendosi alle fonti documentarie, e su vasta copia di altre fonti meno sfruttate. Molto opportunamente il libro inizia dal 1814 e indaga le ragioni che condussero ai moti del 1831. Il dissidio di idee, in quel periodo fortunoso e così importante per la storia di tutt'Italia, è esposto con acume e serenità; con efficacia sono descritti nei particolari gli eccidi di Cesena e di Forlì. Nell'esposizione di questi fatti l'Autore ha dovuto accennare spesso e di necessità ad avvenimenti svoltisi fuori del tema propostosi; in vista di ciò pensiamo che sarebbe molto opportuno, in una prossima edizione del pregevole lavoro storico, estendere l'indagine a tutta la Romagna. Il Missiroli, che rivela tanta serietà di propositi e attitudini di storico imparziale, potrebbe fare ciò agevolmente e bene.

L. G. Nangeroni. – *I centri abitati della provincia di Varese.* – Vita e Pensiero, Milano, 1934: L. 12.

Questo primo volume della serie decima (Scienze Geografiche), delle pubblicazioni dell'Università Cattolica del Sacro Cuore, è dedicato, come già altri pregevoli studi dell'A., alla provincia di Varese, di cui esamina con minuta analisi i caratteri dei centri abitati in relazione alla posizione e al terreno. Esposte alcune considerazioni generali circa i criteri adottati per la classificazione dei centri e per il vaglio dei dati di popolazione, l'A. passa in rassegna le tre regioni della provincia: montana, collinosa e di pianura, illustrando valli, conche, zone e comuni con schizzi accurati e tabelle e riassume infine nelle «Conclusioni» l'essenza dei risultati raggiunti, anche qui illustrati con cartine schematiche.

Francesco e Mario Zambon. – *Indicatore della provincia di Udine.* – Guida industriale, commerciale, amministrativa, professionale, turistica, storica e artistica, edizione 1935-36, a cura dell'Unione Fascista dei Commercianti della Provincia di Udine e con la collaborazione del Consiglio Provinciale dell'Economia Corporativa. – Casa Ed. Zambon, Vicenza, 1935-XIII, pag. 1104 e numerosissime fotoincisioni e tavole a colori.

E' un'ottima guida del tipo così detto commerciale, ma arricchita, per ogni comune, da notizie storiche, geografiche e varie. Il volume si apre con la bellissima monografia di Chino Ermacora «Il Friuli - Itinerari e soste», già annunziata in questa rubrica nel fascicolo di dicembre 1934-XIII. Tale monografia verrà offerta dall'Unione Fascista dei Commercianti della provincia di Udine agli appartenenti alla «Famiglia Friulana» di Buenos Aires, in occasione della consegna del labaro sociale a quella Associazione.

MINISTERO DELL'EDUCAZIONE NAZIONALE. – *Inventario degli Oggetti d'Arte d'Italia:* III, *Provincia di Parma*, pag. 328, 299 ill.: L. 90. – IV, *Provincia di Aquila*, pag. 258, 252 ill. – Libreria dello Stato, Roma, 1934-XII: L. 90.

Questi due volumi, di una serie che deve estendersi a tutte le provincie d'Italia, sono il frutto di una delle più utili e benemerite iniziative del Ministero dell'Educazione Nazionale. Vi si trova inventariato, catalogato minuziosamente e sapientemente descritto tutto il patrimonio degli oggetti artistici mobili in Italia. Basta enunciare ciò per comprendere che si tratta della pubblicazione fondamentale per la storia delle nostre arti gloriose e per esprimere l'augurio che un'opera di così capitale importanza venga condotta rapidamente a termine.

Che cosa lodare di più in questi volumi perfetti e preziosi? Sfogliando le pagine nitide e osservando le belle e spesso rarissime o nuove illustrazioni, si rimane sbalorditi davanti a tanta ricchezza e a tanti splendori. Questi sono volumi non soltanto di consultazione ma anche di diletto. Ci sembrerebbe utile che nei volumi successivi o nella ristampa di questi venissero numerate le illustrazioni con riferimenti nel testo e ciò per evitare qualche possibile equivoco.

R. ISTITUTO STORICO ITALIANO. – *Guida storica e bibliografica degli Archivi e delle Biblioteche d'Italia.* Vol. II, *Provincia di Pistoia*, Parte I, *Pistoia* (a cura di R. Piattoli). – Roma, Libreria dello Stato, 1934-XII, pag. 232: L. 12.

Gli inventari degli Archivi Pistoiesi furono pubblicati da A. Chiti nel 1903 nel III vol. di un'opera iniziata dal Prof. Gius. Mazzatinti e il cui titolo dice l'intendimento e l'idea informativa, cioè *Gli Archivi della Storia d'Italia*. Con più ampio criterio è, nell'opera che abbiamo sott'occhio, attuato il programma e quindi con maggiore benemerenza per gli studi storici. Per dare un'idea della vastità e, vorremmo dire, profondità dell'impresa, basta dire che, per la sola Pistoia, oltre gli Archivi degli Enti pubblici, delle Biblioteche e delle Parrocchie, si parla degli Archivi di 169 famiglie e di 101 congregazioni e congreghe religiose. Un indice copiosissimo di nomi rende rapida la consultazione.

La Provincia di Macerata. Realizzazioni e bellezze. – Numero speciale per le celebrazioni marchigiane della rivista mensile illustrata « Opere pubbliche », edita dall'Azienda Editoriale Italiana, Roma, maggio-giugno, 1934-XIII, pag. 494, con numerosissime illustrazioni.

E' una raccolta di splendide fotografie riguardanti le opere pubbliche (nel campo dell'edilizia, dell'idraulica, delle ferrovie e delle strade, dell'archeologia, ecc.), corredata da didascalie in italiano, inglese, tedesco, francese e intercalate da testo esplicativo in italiano e in inglese. Poche parole, molti fatti, « documentazione della volontà costruttrice del Fascismo » come è detto dal Duce nell'alta approvazione concesssa alla pubblicazione.

ISTITUTO GEOGRAFICO DE AGOSTINI. – *Calendario Atlante De Agostini*, 1935-XIII. – Novara, pag. 456 e 30 tavole: L. 10.

E' la 3ª edizione del notissimo atlantino, cui il Dott. L. Visintin ha premesso un pregevole testo geografico-statistico aggiornato e completo nella sua brevità. La parte cartografica è pure stata aggiornata; la stampa è quella accuratissima dell'Istituto Geografico De Agostini. Alla presente edizione arriderà certo non minore favore del pubblico, dato anche il prezzo modesto in relazione all'importanza dell'opera ed alla sua notevole utilità pratica.

ISTITUTO NAZIONALE DI ECONOMIA AGRARIA. – *Contadini della pianura livornese e pisana.* – Pag. 130, illustrate e corredate da piante e carte geografiche. Libreria Internazionale Treves di U. Hoepli, Milano-Roma, 1934-XII: L. 15.

Settimo volume di una raccolta di « Monografie di famiglie agricole », destinata a fornire le fonti a studi generali di Economia agraria italiana, tratta diffusamente e con dovizia di dati, dopo un capitolo, dove sono descritti i costumi dei contadini della zona livornese-pisana, la vita economica di alcuni particolari poderi di questa zona, estendendosi anche a famiglie del Comune di Càscina. In un'appendice, troviamo un'interessantissima lettera di P. Cuppari al Marchese Ridolfi, scritta nel 1860, nella quale è esposto il bilancio domestico di una famiglia colonica pisana di quell'epoca.

R. OSSERVATORIO ASTRONOMICO DI TORINO (Pino Torinese). – *Calendario Astronomico di Torino per l'anno 1934-XII.* – Torino, F. Casanova, 1934-XII, pag. 68: L. 5.

Ottima idea, ottimamente attuata dal valentissimo direttore dell'Osservatorio di Pino Torinese, il Prof. L. Volta, con la collaborazione del Prof. Giulio Bemporad e del Dott. Mario Ferrero. Le spiegazioni relative alle tavole del calendario, con le quali si apre l'opera, sono esposte in maniera piana ma rigorosa; diligentissimi i dati tabellari coi quali si chiude il libro, che ha la mole di un opuscolo ma contiene immensa sapienza.

MARIO CEOLA. – *Guida aneddotica ai Campi di Battaglia dal Garda al Pasubio.* – Tipografia Mercurio, Rovereto, 1934, pag. 249: L. 5.

In un volumetto denso di notizie e corredato da utili schizzi e panorami, M. Ceola ha riassunto le vicende di guerra in quel tratto di fronte che va dal Garda al Pasubio, rievocando l'eroismo di Federico Guella a Castel Dante, la magnifica difesa di Passo Buole, la cattura di C. Battisti e di F. Filzi a Monte Corno, l'estenuante guerra di mine sul Pasubio. Questo libro, oltre ad essere una rievocazione di tempi lontani, ma non dimenticati, per quanti hanno combattuto tra quei monti, è anche un libro altamente educativo che concorre, con l'esempio, a tener viva tra i giovani la fiamma dell'amor patrio e ad accrescere in essi l'amore per le virtù militari.

La Climatoterapia: Pegli climatica e balneare. – Conferenza tenuta all'Ist. Fascista di Cultura, Sez. Genova-Pegli, dal Dott. ORESTE REMOTTI.

A un rapido « excursus » della conoscenza che gli antichi avevano circa le influenze climatiche sulla salute degli uomini, e a una precisazione di detta influenza a seconda delle altitudini, segue l'esaltazione dei benefici dei bagni di mare e di sole. Benefici di cui godono oggi, anche i bimbi più poveri grazie alle provvidenze del Regime.

ANTONIO FULLONI. – *Reggio Emilia* (Collez. di Monografie Illustrate; Serie 1ª, Italia Artistica, N. 114). – Bergamo, Ist. It. Arti Grafiche, 1934-XII, pag. 120, con 138 ill.: L. 20; rilegato: L. 30.

Reggio Emilia non è generalmente considerata come città d'arte e non può competere per ricchezza e interesse con le altre maggiori città dell'Emilia; eppure, anche solo scorrendo le pagine di questa monografia, essa rivela un volto nuovo anche per chi poteva credere di conoscerla: monumenti romanici insospettati, il graziosissimo chiostro delle Grazie, palazzetti e case Rinascimento in buon numero, deliziose terrecotte decorative, l'arco pensile del palazzo Ruini, i pregevolissimi gioielli del Tesoro della chiesa della Ghiara, numerose chiese e palazzi barocchi. Il testo è denso, ricco di notizie; peccato che non vi si parli più diffusamente dei Musei scientifici, una delle glorie maggiori della città.

SALVATORE CARONIA ROBERTI. – *Venanzio Marvuglia* (1729-1814). – Palermo, Priulla, 1934-XII, pag. 72, con 39 ill.: L. 10.

In questa conferenza, tenuta l'11 febbraio 1934-XII presso la Società Siciliana per la Storia Patria in Palermo, è messa in tutto il giusto valore l'opera vasta del quasi ignorato architetto palermitano, di cui è particolarmente lumeggiato il deciso orientamento, all'età di 60 anni, dalle forme baroccheggianti al più puro neoclassicismo, espresso questo nella maniera più evidente e più nobile nella grandiosa Villa Belmonte all'Acquasanta.

A. RIVOALLAN. – *L'Irlande.* – N. 170 della collezione Armand Colin, Parigi (103 Bd. St-Michel), 1934, pag. 204, 2 carte: Fr. 10,50.

Pur recando sul frontispizio l'indicazione « section de géographie », più che un'opera geografica il volumetto è una monografia storica, politica ed economica. Un capitolo è dedicato alla letteratura, altri al patrimonio artistico, alle forze spirituali, ai costumi. La tragica lotta per la terra e per l'indipendenza, dalla preistoria in poi, balza in tutta la sua crudezza dai capitoli storici, la cui lettura non può che destare simpatia per un Paese relativamente vicino, ma non molto conosciuto tra noi.

MATTIA LIMONCELLI. – *Giacinto Gigante.* – Gaspare Casella, Napoli, 1934-XII, pag. 78, 40 tavole: L. 20.

Il volume contiene un acuto saggio critico sul principio della scuola di Posillipo; segue un catalogo cronologico di circa 500 opere, fra cui quelle appartenenti alla raccolta Ferrara Dentice, oggi donata al Museo di S. Martino, e alla collezione del Marchese Talamo in Cava dei Tirreni. Ottime le riproduzioni. Un plauso particolare merita l'editore, che ha voluto contenere il prezzo in limiti modesti.

GIUSEPPE GEROLA. – *Il Castello del Buonconsiglio e il Museo Nazionale di Trento* – Roma, Libreria dello Stato, 1934-XII (nella Collezione del Ministero dell'Educaz. Naz., Le Guide dei Musei e Gallerie d'Italia), pag. 224, con 4 tavole e 93 illustrazioni nel testo: L. 12.

E' una guida magistralmente scritta, perfetta di stile e dove non è una parola più del necessario, ma basta a confermare l'eccezionale competenza dell'Autore in ogni campo dell'archeologia e dell'arte.

E. DIARD. – *Un voyage en Corse.* – Théolier, St-Etienne, 1934, pag. 70.

Due volumetti illustrati della simpatica collezione « Tourisme et Voyages » recentemente iniziata dalla Casa editrice di St-Etienne.

GIOVANNI POLI. – *Ascoli vecchia e nuova.* – Ascoli Piceno, Soc. Tipolitogr., 1934-XIII, pag. 264, con 44 tavole fuori testo: L. 10.

Pagine belle e appassionate, dettate da un amore sconfinato per la superba città del Tronto e del Castellano, della quale è difficile esagerare le lodi. Con la visione del passato sono discussi i problemi del presente: della pavimentazione, dell'isolamento dei chiostri di S. Francesco, del piano regolatore, della bonifica delle valli, delle comunicazioni ferroviarie, ecc.

52° REGGIMENTO FANTERIA « ALPI ». – *Storia del Reggimento, a ricordo dei nostri eroi.* – Tip. dell'Umbria, Spoleto, 1934-XII, pagine 202, 8 tavole fuori testo e 3 cartine.

Il 52° Fanteria, erede col 51° delle glorie dei « Cacciatori delle Alpi », comandati nella campagna del 1859 dallo stesso Garibaldi, ha una storia particolarmente gloriosa sia nella campagna libica, sia nella grande guerra. Dal Col di Lana alla Marmolada, dal ponte di Vidor al Col Moschin, ai Campi di Francia (Bligny, Bois de Courton, nell'Aisne, Sissonne, Rozoy sur Serre), il 52° Fanteria diede alla Vittoria italiana e interalleata un contributo di sangue e di valore pari all'eroismo travolgente dei Cacciatori delle Alpi del leggendario condottiero. Questo volume compirà indubbiamente una sua utile funzione non solo presso i combattenti, che vi troveranno il ricordo delle loro lotte, ma anche nella formazione militare delle giovani classi.

Cap. GIACOMO AVELLINO. – *Faccia della Terra.* – Pietrasanta, Tip. Bacci, 1934, pag. 236: L. 20. *Per i Soci del T. C. I.*, L. 14. In vendita presso l'A., Seiano (Napoli).

L'A., partendo dal fatto rivelato dall'astronomia moderna dello spostamento dei poli sulla superficie terrestre (che, come si sa, non oltrepassa il raggio di 17 m. circa ed è ciclico), ingigantisce questo fenomeno e sostiene la teoria, invero non nuova, per la quale i poli sarebbero venuti continuamente spostandosi su tutta la superficie del globo dalle più antiche ere geologiche e con questo unico fattore spiega tutte le vicende della Terra.

Cav. D. ATTILIO FUSCONI. – *Chiesa Monumentale di Santa Maria in Acquedotto (Forlì).* – Forlì, Raffaelli, 1934-XII, pag. 38, con 17 illustrazioni.

Sulla riva del fiume Ronco, che nel medioevo fu detto dell'Acquedotto da un'opera idraulica romana, sorge questa chiesetta che ne prese il nome, ricostruita nel 1273 in modeste ma graziose forme lombarde che recenti restauri, promossi dall'A. e curati dalla Soprintendenza dell'Arte Medioevale e Moderna di Bologna, hanno messo in maggior valore. Sono interessanti nella planimetria della chiesa alcune asimmetrie che, a giudicare da altri monumenti medioevali, si possono credere internazionali. Nell'interno della chiesa è un bello stucco della scuola del Rossellino. Una bifora del campanile presenta 2 colonnette a nodo. Opportuna e ben fatta la breve monografia.

Colonnello ANACLETO BRONZUOLI. – *Adua.* – Istituto Poligrafico dello Stato, Roma, 1935-XIII, pag. 80, con 17 illustrazioni e 3 schizzi: L. 4.

Questo volumetto di 80 pagine, uscito in luce nel 39° anniversario della gloriosa battaglia e nel momento in cui, mentre la Divisione « Peloritana » sbarcava sulle coste della Somalia, la « Gavinana » salpava per raggiungerla, costituisce un'opera altamente meritoria, una sacrosanta rivendicazione della verità. Dobbiamo esserne grati al valoroso Autore, Capo dell'Ufficio Storico del Comando del Corpo di Stato Maggiore.

La lettura di queste pagine — corredate da 3 schizzi e da 17 incisioni (fra cui i ritratti dei più noti eroi dell'epica giornata: citiamo solo i Generali Da Bormida e Arimondi, il Col. Airaghi, il Ten. Col. Galliano, tutte Medaglie d'Oro) — costituirà per i più una vera rivelazione. L'Autore dimostra all'evidenza come quella battaglia — combattuta da 11.000 Italiani e da 5000 fedeli Ascari contro più di 100.000 nemici — sia stata una brillantissima prova del valore del nostro Esercito. Basterà ricordare che le perdite subìte superarono il 50 % dei combattenti. Ciò dimostra che i nostri soldati fecero in quella circostanza tutto il loro dovere. Non è su quel glorioso campo di eroismi e di sacrificio che fu vinta l'Italia: essa fu vinta invece, come ben scrive l'Autore, « quando un Governo imbelle, dimentico del dovere di vendicare i suoi figli caduti, non pensò che a liquidare la « triste avventura » e a fare pace, una pace ingloriosa, a costo di qualsiasi rinunzia ». Giustamente scrisse il Gen. Pollio che « non solo per un esercito, ma più ancora per una Nazione, non c'è nulla di più terribile che una sconfitta senza rivincita! »

Riposate tranquilli, gloriosi morti di Adua: Voi sarete sempre vivi e presenti nel nostro cuore, nella nostra venerazione, ma soprattutto nella nostra speranza!

JACQUES LADREIT DE LACHARRIÈRE. – *La Création Marocaine.* – J. Peyronnet et Cie., Parigi, 1935, pag. 200, con illustrazioni e cartine: 12 frs.

E' un rapido schizzo dell'opera compiuta dalla Francia nel Marocco nell'ultimo ventennio e particolarmente negli ultimi anni: pacificazione, organizzazione civile e amministrativa, colonizzazione, sviluppo urbano, attrezzamento dei porti e delle comunicazioni, politica indigena, ecc., sono esaminate con acuta analisi, ove l'orgoglio per gli sforzi fatti e per i risultati ottenuti non vela la difficoltà dei compiti presenti e futuri.

ANDREA ORLANDI. – *Le Famiglie della Valsassina.* – « La Grafica », Lecco, 1932, pag. 302: L. 15.

Frutto di un'accurata, minuziosa ricerca, questo che si potrebbe chiamare il dizionario storico delle famiglie Valsassinesi, diviso per Comuni, è un singolare monumento alla piccola ma non ingloriosa patria montana.

GIULIO MISCOSI. – *Origini italiche, testimonianze storiche sull'esistenza di Roma e Genova preromulee.* – Stab. Tip. G. B. Marsano, Genova, 1934, pag. 368, con cartine: L. 50.

Dotto lavoro sulle testimonianze tramandate dagli antichi scrittori sulle origini italiche e particolarmente su Roma e Genova.

Calendario del R. Osservatorio Astronomico di Roma sul Campidoglio, Anno 1935-XIII. – Bologna, Zanichelli, 1935-XIII, pag. 136, con alcune ill. e 2 tavole: L. 5.

Questo calendario, che si potrebbe anche intitolare annuario, cominciò a comparire nel 1880. Esso presenta, oltre alle solite notizie, specie astronomiche, intorno all'anno, alcuni articoli storici o scientifici. Nel fascicolo di quest'anno notiamo i seguenti, di speciale interesse: Il nuovo segnale del mezzodì a Roma; Le preghiere dei Musulmani durante le eclissi; Alla ricerca del gas etereo; Il destino dell'Universo. Anche notevoli le notizie sull'attività dell'Osservatorio durante il 1934 e la notizia sulla costruzione di una grande cupola per collocarvi l'equatoriale Steinheil.

MAGISTRATO ALLE ACQUE – UFFICIO IDROGRAFICO. – *Carta della Laguna di Venezia.* – Scala 1 : 5000. Pubblicaz. N. 134. – Istituto Poligrafico dello Stato, Roma, 1934-XIII, pag. 43, ill., grafici e cartine: L. 18.

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI – SERVIZIO IDROGRAFICO – UFFICIO IDROGRAFICO DEL MAGISTRATO ALLE ACQUE. – *Carta delle Irrigazioni Venete.* – Pubblicazione N. 133 con unito Atlante. – Libreria dello Stato, Roma, 1934-XII, pag. 67, qualche illustrazione: L. 70.

GIUSEPPE SANGIORGI. – « *Balillia* », Asterischi dedicati all'« Educazione » della Gioventù Italiana. – Ditta Giuseppe Favia fu N., Bari, 1934-XII, pag. 199: L. 10.

GIULIA SINIBALDI. – *Il Palazzo Vecchio di Firenze.* – Pag. 82, illustr.: L. 4,50.

GIUSEPPE CIRELLI. – *La disciplina del commercio ambulante* (Commento alla Legge 5 febbraio 1934-XII, N. 327). – Biblioteca pratica Raccolta Ostinelli, N. 125. Tipografia Editrice C. Nani, Como, 1934-XII, pag. 176: L. 7.

Can. AUGUSTO BASTELLI. – *Cenni storici della Certosa di Bologna.* – Bologna, Tip. Parma, 1934-XII, pag. 144, con 10 ill. e 1 tavola: L. 5.

P. MARCONI e L. SERRA. – *Il Museo Nazionale delle Marche in Ancona.* – Pagine 84, illustraz. 100.

ENRICO STEFANI. – *Il Museo Nazionale di Villa Giulia a Roma.* – Pag. 63, illustraz. 101.

F. FARINA. – *Valle Soana* (Guida storico-descrittiva illustr.). – S. Lattes & C., Torino, pag. 128, 57 vedute e una cartina.

CONVEGNO STORICO ABRUZZESE-MOLISANO, del 25-29 marzo 1931-IX. – *Atti e memorie*, vol. I. – Nicola de Arcangelis Editore, Casalbordino, 1933, pag. 493, numerose illustrazioni.

Il Codice della Strada e le disposizioni legislative per la circolazione dei veicoli e autoveicoli. – Con note e appunti di dottrina e giurisprudenza. - Roma, Casa della Stampa, 1 volumetto di pag. 235: L. 5.

Statistica dei Soci al 28 febbraio 1935-XIII.

Soci annuali che avevano pagato la quota al 28 febbraio 1935 ..		N. 140 602
Nuovi Soci annuali iscritti per il 1935 alla stessa data		» 9 740
Soci vitalizi iscritti al 31 dicembre 1934	N. 229 378	
Nuovi Soci vitalizi iscritti al 28 febbraio 1935 ...	» 1 500	
Soci vitalizi in corso di pagamento rateale al 28 febbraio 1935	» 9 561	
		» 240 439
		N. 390 781
Presumibili rinnovi di Soci annuali già iscritti nel 1934 che non pagarono ancora la quota del 1935 e presumibili nuove iscrizioni		» 35 000
Totale Soci ...		N. 425 781

Direttore: Sen. CARLO BONARDI.
Direzione e Amministrazione: TOURING CLUB ITALIANO - Milano, Corso Italia, 10.
Redattore Capo responsabile: ANTONIO BANDINI.
Stampa: { *Testo:* Società Grafica G. Modiano - Milano, Corso XXVIII Ottobre, 100. *Notizie ed Echi e Pubblicità:* Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7.

SOCIETÀ GRAFICA G. MODIANO - MILANO

PREZZO L. 1,8